№ 12 WARSZAWA, GRUDZIEŃ 1927 r. ROK VI.

AUTO

ILUSTROWANE CZASOPISMO SPORTOWO-TECHNICZNE
ORGAN AUTOMOBILKLUBU POLSKI ORAZ KLUBÓW AFILJOWANYCH

REVUE SPORTIVE ET TECHNIQUE DE L'AUTOMOBILE
ORGANE OFFICIEL DE L'AUTOMOBILE-CLUB DE POLOGNE ET DES CLUBS AFILIÉS

AUTOMOBILKLUB POLSKI

WYCHODZI RAZ W MIESIĄCU

REDAKCJA: UL. OSSOLIŃSKICH 6 — TELEFON 287-05 (AUTOMOBILKLUB)
REDAKTOR PRZYJMUJE CODZIENNIE OD GODZINY 2 DO 3

ADMINISTRACJA: OSSOLIŃSKICH 6 — TELEFON 287-05 (OTWARTA CODZIENNIE OD 11 DO 4)
KONTO CZEKOWE P. K. O. 1648

FILJA W KATOWICACH: UL. KONOPNICKIEJ 5, TEL. 24-30 „AUTO"

REDAKTOR: **INŻ. R. MORSZTYN** WYDAWCA: **AUTOMOBILKLUB POLSKI**

PRENUMERATA:

Rocznie	24 zł.
Kwartalnie	6 zł.
Zagranicą	32 zł.

CENA OGŁOSZEŃ:

	1/1	1/2	1/4	1/8	1/16
2 i 3-cia okładka za tekstem	240	140	85	50	30
4 okł. przed tekstem i w tekście	300	180	100	60	40
Wklejka	360	210	—	—	—

Ogłoszenia kolorowe 50% drożej za jeden kolor.
Ogłoszenia zawierające tabele, bilansy — 50% drożej.
Fotografje i klisze na rachunek klijenta.



Ś. p. Stanisław Grodzki, b. prezes Automobilklubu Polski, w r. 1897 na pierwszym w Polsce samochodzie (3½ KM. Peugeot).

OD REDAKCJI

Wszystkim członkom Automobilklubu Polski i Klubów Afiljowanych, wszystkim naszym prenumeratorom oraz czytelnikom z okazji świąt Bożego Narodzenia przesyłamy serdeczne życzenia „wesołych świąt".

* * *

Następny № 1 r. 1928 „Auta" poświęcony będzie polskiemu przemysłowi samochodowemu i silnikowemu oraz polskim wynalazkom w tej dziedzinie. Numer ten ukaże się również w zwiększonej objętości i zawierać będzie bardzo wielką ilość ilustracji obok szeregu artykułów treści technicznej i obok spisu adresów wszystkich na świecie fabryk samochodowych.

Numer ten ukaże się w pierwszej połowie stycznia r. p.

Ś. p. EWELINA MINCHEJMEROWA

W dniu 24 listopada zgasła po długich cierpieniach ś. p. Ewelina z Ejsmondów Minchejmerowa długoletnia sekretarka Komisji Sportowej A. P., żona p. Ryszarda Minchejmera, członka A. P. i inspektora dróg w Ministerstwie Robót Publicznych. Zmarła większą część życia spędziła w Rosji, gdzie przyjmowała żywy udział w życiu kolonji polskiej na Kaukazie, pracując w wielu polskich instytucjach kulturalnych i oświatowych w Tyflisie i w Karsie. Po ciężkich przejściach, przybyła ś. p. Ewelina Minchejmerowa wraz z mężem i synem w r. 1919 do wyzwolonej Polski i wkrótce potem objęła stanowisko sekretarki w organizowanej wówczas przez gen. Wł. Zagórskiego Komisji Sportowej A. P. Jej to gorliwej pracy zawdzięczamy powstanie samego aparatu K. S., który tworzyć należało absolutnie z niczego. Pogodnem swem usposobieniem, mrówczą pracowitością i wielkim taktem zyskała Ona sobie wkrótce sympatję wszystkich członków K. S. oraz Komitetu A. P., a dzięki swej uczynności znalazła wśród nich i wielu szczerych przyjaciół. O mierze jej oddania się sprawom Komisji Sportowej świadczy fakt, iż będąc już od wielu miesięcy ciężko chorą, ś. p. Ewelina Minchejmerowa porzucić pracy swej nie chciała i dopiero w lutym r. b., zmożona przez cierpienia, stanowisko swe wreszcie zmuszoną była opuścić. Dlatego przedwczesna śmierć ś. p. Eweliny Minchejmerowej, poprzedzona tak długotrwałemi i ciężkiemi cierpieniami, wzbudziła głęboki i powszechny żal wśród członków A. P. i Klubów Afiljowanych.

Osieroconemu mężowi, szan. p. inżynierowi Minchejmerowi, Redakcja „Auta" przesyła na tem miejscu wyrazy głębokiego współczucia i zapewnienia, że tak wśród niej, jak i wśród ogółu członków A. P. pamięć o jasnej postaci ś. p. Eweliny Minchejmerowej pozostanie wiecznie żywą.

Na Gwiazdkę

GWIAZDKA! — Wigilja! Komu z nas w wieczór ten mocniej nie zabije serce, komu jak żywe nie staną znów w pamięci te szczęśliwe i beztroskie lata, gdy wszystkie marzenia jego i nadzieje streszczały się w dwóch magicznych słowach: „gwiazdka i wakacje“! Gwiazdka! gwiazdka, na którą dążyliśmy, drżąc z niecierpliwości, już w sam dzień wigilijny, gwiazdka z całą swą uroczą poezją, zaczynającą się z chwilą przejechania rogatki miejskiej i zaturkotania bryczki po wyboistej szosie. Uroczą poezją szumu zimnego wiatru, pędzącego tumany sypkiego śniegu po szosie i szarpiącego gałęźmi przydrożnych topoli; poezją krakania stad kawek i gawronów, przeciągających górą na nocny zlot swój; poezją smutnej pieśni drutów telegraficznych, głośno zawodzących przy mijaniu słupów; poezją światełek w oknach pochylonych przydrożnych chałup; poezją ciemnego zadumanego lasu — i wreszcie poezją radosnego przywitania w ciepłym i jasnym domu rodzicielskim, przed którym, zmarznięci i zgłodniali, stawaliśmy już o późnym zmroku. Jakżeż cudownem wydawało nam się to wszystko! I choć nieraz zmarzliśmy do szpiku kości, choć czas nam się niemiłosiernie w drodze dłużył — były to najpiękniejsze nasze podróże, z którymi nie równać nam dzisiejszych naszych raidów na Brzeg Lazurowy, czy do słonecznej Italji, odbywanych w szybkich i przewygodnych kilkudziesięciokonnych limuzynach. I gdyby zaproponować tym wzbogaconym właścicielom pięknych maszyn, że powróci im się tamte ich młode lata, to wielu z nich nie zechce zamienić swej Hispano, Mercedesa lub Delage'a na starą brykę, zaprzężoną w wychudzoną fornalkę?

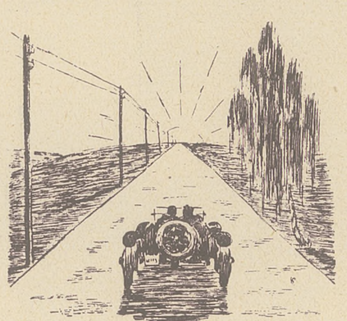


Na gwiazdkę.
Panna Lala wybiera się na święta swym elektrycznym samochodem wraz z szoferem Bobem, zaopatrzona w wielkie pudła podarków dla swego rodzeństwa.

Niestety, — nie w mocy ludzkiej wrócić dawne lata, przeszły one bezpowrotnie — stara bryka dawno została na szmelc już zlikwidowaną, fornalkę porozwłóczyły psy i wrony — pozostały z lat dawnych jedynie wspomnienia — wspomnienia ostatnich mohikanów. Tak, tak, jesteśmy już ostatnimi mohikanami lokomocji konnej. Dzieci nasze, od młodości zaprawiane do steru, od kolebki otrzaskane z setką na godzinę, nie będą już wiedziały co to monotonny turkot bryki, co to pieśń drutów telegraficznych, co to wogóle poezja drogi. Samolubny warkot samochodu zagłuszy im swoistą melodję szosy, pęd zasłoni i zleje w jeden monotonny obraz tysiące szczegółów pejzażu przydrożnego, który w czasie niekończących się godzin wleczenia poznawaliśmy na pamięć i który nas tak nudził. A potem, potem przyjdą jeszcze inne pokolenia, dla których krajobraz przyziemny wogóle przestanie już istnieć, gdyż wszystkie swe podróże ponad obłokami odbywać one będą. Tak więc z nami, z naszym pokoleniem zamknie się już karta konnej lokomocji, która tyle, tyle stuleci wiernie służyła ludzkości. Nikt za nią, zapewne, nie zapłacze, nikt jej żałować nie będzie, bo, zaiste, przeżyła się nieboszczka. Tak, lecz poszedł z nią do grobu i ten romantyzm podróży, który dotrwał do naszych czasów.

Wy wszyscy, co w wieczór dzisiejszy podążycie do swych domów w wygodnych i szybkich samochodach, czy doznacie choć połowy tych wrażeń, któreśmy wówczas, również jak i wy młodzi, przeżywali? Napewno nie, gdyż serca wasze oddaliły się od przyrody tak, jak wasz motor oddalił się od poczciwej szkapiny, gdyż uszy wasze, wypełnione melodją charlestonów, nie dosłyszą melodji wichru, a oczy, oślepione blaskiem reflektorów, nie dojrzą zalotnego mrugania do was chat przydrożnych. Was interesować tylko będzie, czy silnik wasz równo dziś pracuje, czy która z opon przypadkiem nie spuszcza i czy aby benzyny wam do celu starczy. Pochyleni nad sterem, zasłuchani w jednostajny syk silnika, z oczami utkwionemi w wąską taśmę ścielącej się przed wami szosy, będziecie głusi na gwiazdkową kołysankę drogi i ślepi na piękno otaczającego was zimowego krajobrazu.

O czemże wy wtedy myśleć będziecie? Zapewne tylko o waszej maszynie! Prawda, bo jakżeż mogłoby być inaczej! Maszyna — to wy, to wasza uwaga, to wasza wola, wasza energja. To już nie poczciwe koniska, co same poczłapią do domu, choćby rozgadany stary furman, obróciwszy się ku wam, puścił wolno ster — nie... lejce. I mignie wam się dosłownie cała droga, chyba — chyba że was złośliwa panna na głuchem gdzieś przyłapie pustkowiu. Ale — mój Boże! — wtedy to już ostatecznie głusi i ślepi będziecie na piękno i poezję drogi. Kląć wtedy poczniecie w czambuł i polską gwiazdkę, i polskie drogi, i polskie porządki, i fabrykanta samochodu i jego przedstawiciela, który wam maszynę sprzedał, i szofera, i wszystkich, i wszystko, przez co spóźnicie się na wilję i przez co zmuszeni jesteście, głodni, marznąć teraz na wichrze. Ale, kto wie, może wtedy właśnie poczciwa szkapina chłopska, przyprzężona do waszego 50-konnego phaetonu, wybawi was z opresji i zapozna po raz pierwszy w życiu z cudną poezją podróży na gwiazdkę; być może, iż w czasie długich — beznadziejnie długich — godzin wleczenia się ku domowi — rozejrzycie się wreszcie dokoła i posłyszycie po raz pierwszy w życiu pieśń zimową drogi, ujrzycie po raz pierwszy piękno szarego, monotonnego i smutnego krajobrazu zimowego. I może przyznacie wtedy, że naprawdę piękniejszą jest nasza polska droga od wypolerowanej autostrady włoskiej, a wieczór nasz zimowy — przynajmniej ten jeden wieczór gwiazdkowy — od najpogodniejszego wieczoru w Neapolu. A może, że i jazda końmi piękniejszą jest... Nie, tego wy nie przyznacie, a i ja z wami — pomimo wszystko — nie przyznaję! Tak, we wspomnieniach piękną była jazda końmi, ale wrócić do tego — brr — nie — za nic w świecie!



Bo, widzicie — piękno na tym świecie oparte jest na kontrastach. Piękno tamtych podróży zawarte było w kontraście między niewygodą, zimnem i nudą, które cierpieliśmy w drodze, a cudownem ciepłem, jasnością i radością oczekującej nas wigilji. Całą rozkosz i rzewność tego wieczoru odczuł pełnem sercem tylko ten, kto dobrze przemroził się i wynudził w drodze, a wygodę i rozkosz jazdy samochodem ocenić we właściwej mierze może tylko ten, kto długie lata natłukł się brykami i extra-pocztami. Dlatego my, pionierzy automobilizmu, kochamy samochód, jesteśmy jego fanatykami, ale i z takiem wzruszeniem wspominamy starą bryczkę i wychudzone koniska, co nas wtedy wiozły na gwiazdkę. Ci zaś, co po nas już przyjdą, traktować będą samochód, jak stołek lub parę butów, a poezja i romantyzm gwiazdki będą dla ich mechanicznych mózgów — słowami wprost niezrozumiałemi. I czy wogóle obchodzić oni będą jeszcze gwiazdkę — ci rycerze 1000-konnych turboaut i panowie transkontynentalnych autostrad?

Międzynarodowy Kalendarz Sportowy

na rok 1928

Luty.

11. Szwecja . . . . Konkurs wytrzymałości i regularności między Goeteborgiem i Sztokholmem.

Marzec.

18. Francja . . . . Wyścigi na wzniesieniu Turbie.
18. Szwajcarja . . . . Kilomètre lancé w Genewie.

Kwiecień.

1. Włochy . . . . Wyścigi tysiącmilowe dla samochodów sportowych.
1. Francja . . . . Wyścigi na wzniesieniu Estérel.
9. Anglja . . . . Zawody w Brookland.
9. Francja . . . . Wyścigi na obwodzie w Garoupe.

Maj.

6. Włochy . . . . XIX Targa Florio.
6. Austrja . . . . Tourist Trophy motocyklowe.
13. Włochy . . . . Wyścigi w Messynie.
13. Belgja . . . . Grand Prix Frontières dla motocykli.
20. Belgja . . . . Grand Prix Frontières dla samochodów sportowych i wyścigowych.
20. Węgry . . . . Tourist Trophy motocyklowe.
20. Francja . . . . Grand Prix Lyońskiego Klubu Motocyklowego.
27. Włochy . . . . Wyścigi w Perugina.
27. Włochy . . . . Grand Prix motocyklowy.
28. Anglja . . . . Zawody w Brookland.
28. Jugosławia . . . . . . Wyścigi na obwodzie w Zagreb.
30. Stany Zjednoczone . . . Grand Prix Ameryki w Indianapolis.

Czerwiec.

3. Francja . . . . Wyścigi na wzniesieniu Limonest.
3. Włochy . . . . Wyścigi w Mugello.
3. Czechosłowacja . . . . III Wyścigi samochodowe i motocyklowe na obwodzie w Pradad.
4- 8. Anglja . . . . Tourist Trophy motocyklowe.
4-11. Rumunja . . . . . . VII Raid samochodowy.
10. Czechosłowacja . . . . XII Wyścigi na wzniesieniu Zbraslav — Jiloviste.
10. Włochy . . . . Grand Prix Rzymu.
10. Francja . . . . Wyścig Toul — Nancy.
16-17. Francja . . . . VI Konkurs wytrzymałości w Mans.
16-17. Węgry . . . . Zawody motocyklowe.
17. Włochy . . . . Grand Prix turystyczny Rzymu.
17. Włochy . . . . Wyścigi motocyklowe na obwodzie w Lario.
17-24. *Polska* . . . . *VII Raid samochodowy.*
23. Holandja . . . . Tourist Trophy motocyklowe.
24. Francja . . . . Grand Prix Bugatti.
29. Węgry . . . . III Wyścigi na wzniesieniu Gugger.
30. Francja . . . . Grand Prix Zjednoczenia Francuskich Motocyklistów.

Lipiec.

1. Francja . . . . Grand Prix Automobilklubu Francji.
1. Czechosłowacja . . . . Tourist Trophy motocyklowe.
7-8. Belgja . . . . Grand Prix Belgji dla samochodów sportowych.
8. Włochy . . . . Wyścigi na wzniesieniu Suse-Mont-Cenis.
8. Francja . . . . Wyścigi na wzniesieniu Escrinet.
8. Francja . . . . IV Grand Prix Marny.
8. Niemcy . . . . Grand Prix motocyklowy.
14. Niemcy . . . . Grand Prix dla samochodów sportowych.
15. Niemcy . . . . Grand Prix dla samochodów wyścigowych.
15. Belgja . . . . Grand Prix motocyklowy.
22. Austrja . . . . II Wyścigi na wzniesieniu Arlberg.
25. Hiszpanja . . . . Wyścigi w Saint Sébastien.
28-29. Szwajcarja . . . . . Grand Prix Międzynarodowej Federacji Klubów Motocyklowych.
29. Hiszpanja . . . . Grand Prix Hiszpanji.

Sierpień.

4. Włochy . . . . Wyścigi o nagrodę Acerbo dla samochodów wyścigowych.
5. Włochy . . . . Wyścigi o nagrodę Abruzzo dla samochodów sportowych.
6. Anglja . . . . Zawody w Brookland.
11. Niemcy . . . . Wyścigi motocyklowe.
12. Belgja . . . . Grand Prix Belgji.
12. Niemcy . . . . Wyścigi motocyklowe w Kolberg.
12-17. Niemcy, Austrja, Włochy, Szwajcarja . . . Raid alpejski.
15. Francja . . . . Grand Prix zbocza Chamonix-Mont Blanc.
18-19. Niemcy . . . . Dzień rekordów we Fryburgu.
19. Francja . . . . Wyścigi na wzniesieniu Laffrey.
19. *Polska* . . . . *II Wyścig tatrzański.*
24-26. Francja . . . . V Grand Prix Baule.
25-26. Szwajcarja . . . . . VII Wyścigi na wzniesieniu Klausen.

Wrzesień.

1. Irlandja . . . . Grand Prix Ulsteru dla motocykli.
2. Włochy . . . . Grand Prix Królewskiego Automobilklubu Włoch.
2. Francja . . . . Dzień rekordów w Arpajon.
2. Austrja . . . . Grand Prix motocyklowy.
8. Francja . . . . Grand Prix dla lekkich samochodów w Boulogne Sur Mer.
9. Francja . . . . Wyścigi o nagrodę im. G. Boillota dla samochodów sportowych.
10-15. Anglja . . . . Sześciodniowy raid motocyklowy.
16. Austrja . . . . XVI Wyścigi na wzniesieniu Semmering.
16. Włochy . . . . Grand Prix Narodów dla motocykli.
22. Anglja . . . . Grand Prix Europy.
29. Belgja . . . . Dzień rekordów w Oostmalle.
30. Węgry . . . . IX Wyścigi na wzniesieniu Schwabenberg.

Październik.

7. Włochy . . . . Wyścigi naokoło jeziora Garda.



Kazimierz Dolny. Widok na miasto.

Dr. MIECZYSŁAW ORŁOWICZ

DRUGA WYCIECZKA AUTOMOBILOWA

WARSZAWA — KAZIMIERZ — RADOM — WARSZAWA

W NUMERZE wrześniowym „Auta“ tego roku pomieściłem opis wycieczki z Warszawy przez Łowicz do Płocka, obecnie podaję opis tury w przeciwnym kierunku do Kazimierza i Puław.

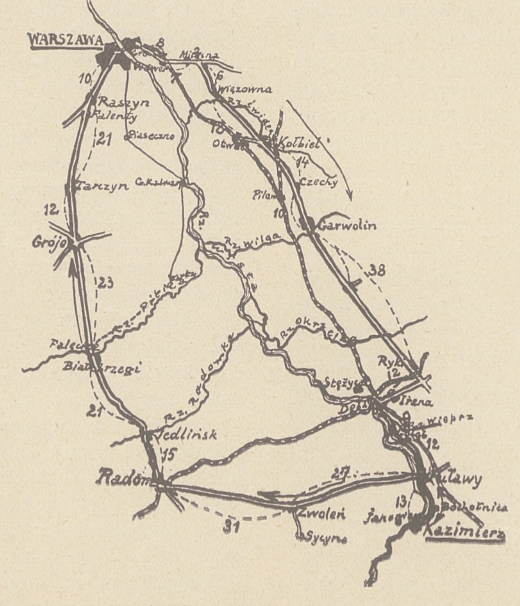
Odległości: z Warszawy do Garwolina 63 klm., stąd do Ryków 38 klm., stąd do Dęblina 12 klm., stąd do Puław 21 klm., stąd do Kazimierza 13 klm., ogółem 147 klm. W powrotnej drodze z Kazimierza do Puław 13 klm., stąd do Zwolenia 27 klm., stąd do Radomia 31 klm., stąd do Grójca 57 klm., stąd do Warszawy 44 klm., razem 172 klm. Całej drogi 319 klm., czyli blisko o 60 klm. więcej, niż przy opisanej poprzednio wycieczce do Płocka.

Stan drogi: w r. 1927 według zasięgniętych informacji szosy na przestrzeni z Warszawy do Kazimierza i z Kazimierza do Radomia znajdowały się w stanie dobrym; o wiele gorzej przedstawiała się szosa z Radomia do Warszawy, szczególnie w okolicach rzeki Pilicy.

Z Warszawy wyjeżdżamy przez przedmieście Pragę, kierując się ku ulicy Grochowskiej, która przechodzi w Szosę Lubelską. Po 4 klm. za Pragą mijamy *Grochów*, ze znanem p o b o j o w i s k i e m z 25 lutego 1831. Pobojowisko leży na lewo od szosy, a ze słynnej niegdyś Olszynki nic już nie pozostało, prócz bagnistych łąk. Kości poległych tu „Czwartaków“ spoczywały w dwóch mogiłach, które rozkopano w roku 1919 przy budowie Kanału Obwodowego, a w roku 1921 pochowano je w zbudowanej w tym celu kaplicy. Dobrze zachował się d w ó r grochowski, zbudowany przez prymasa Poniatowskiego, gdzie w czasie bitwy miało siedzibę dowództwo armji polskiej (Chłopicki), tutaj też umieścił Wyspiański akcję swej „Warszawianki“. W ścianach kule z bitwy. Za czasów rosyjskich stał na pobojowisku tylko pomnik rosyjski z r. 1883; pamięć poległych Polaków uczczono k r z y ż e m p a m i ą t k o w y m dopiero w r. 1916, który stoi niedaleko toru kolei.

Na Grochowie niedaleko Instytutu Weterynarji stoi po lewej stronie szosy empirowy o b e l i s k żelazny, ozdobiony 9 płaskorzeźbami dłuta Malińskiego, wzniesiony w r. 1821 na pamiątkę ukończenia przez rząd Królestwa Kongresowego budowy szosy z Brześcia do Warszawy.

W dalszym ciągu mijamy *Wawer* (8 klm.), gdzie również stoi tuż przy szosie krzyż pamiątkowy na pamiątkę bitwy z r. 1831.



Mapka wycieczki automobilowej.



Kazimierz.

Tuż za Wawrem przecina szosa tor kolei lubelskiej, i wkracza w lasy, wśród których rozsiadły się liczne letniska podmiejskie. Po kilku kilometrach mijamy wieś *Miłosnę* (15 klm.) od której bierze nazwę letnisko i stacja kolejowa położone 6 klm. na wschód przy linji Brzeskiej. 2 klm. za wsią szosy rozdwajają się, wprost prowadzi szosa brzeska, my zaś skręcamy na prawo, w kierunkn południowo wschodnim, na szosę lubelską.

Jedziemy obecnie równolegle do toru kolejowego, mając po prawej ręce cały szereg letnisk od Wawra i Anina po Otwock. Po kilku kilometrach mijamy wieś *Wiązowną* (21 klm.) nad rzeczką Mienią, gdzie w ogrodzie p. Szlenkierowej rosną olbrzymie dęby, topole i kasztany, uznane przez Ministerstwo Oświaty za zabytki przyrody, podlegające ochronie państwowej.

Droga prowadzi dalej przez okolicę piaszczystą i lesistą, a po kilku kilometrach przekraczamy rzeczkę Świder. Leży nad nią też niewielkie miasteczko *Kołbiele* (39 klm.) liczące 1000 mieszkańców, które główną ozdobą jest nowy kościół, zbudowany według projektu niedawno zmarłego prof. Dziekońskiego.

Po kilku kilometrach gościniec krzyżuje się z torem kolei militarnej z Pilawy do Mińska Mazowieckiego, a po 14 klm. za Kołbielami pozostawiamy na lewo *Czechy* (53 klm.), osadę fabryczną z dużą hutą szkła, zbudowaną według proj. L. Jabłońskiego.

Miasto powiatowe *Garwolin* (63 klm.), liczące 8.000 mieszkańców, które mijamy z kolei, nie przedstawia się zbyt interesująco. Leży ono wśród bezleśnej okolicy nad rzeczką Wilgą na niewielkiem wzgórzu, a jego domki rozsiadły się przeważnie wzdłuż szosy, przy której stoi też najlepszy w miasteczku h o t e l, połączony z restauracją i cukiernią. Miasteczko pozbawione jest jakichkolwiek zabytków, a z daleka zwracają uwagę dwie wieże okazałego k o ś c i o ł a, zbudowanego w stylu neorenesansowym w r. 1866, a wzorowanego w formach zewnętrznych na wznoszonym równocześnie kościele WW. Świętych w Warszawie.

Za miastem mijamy na wzgórzu wśród lasów duże koszary kawalerji, a następnie jedziemy prostą jak strzała szosą w kierunku południowo - wschodnim. Na wschód od Łaskarzewa mijamy dawną granicę Mazowsza (wojew. Warszawskie) i Małopolski (województwo Sandomierskie) i wkraczamy na teren historycznej M a ł o p o l s k i, w szczególności Z i e m i S t ę ż y c k i e j.

Po dłuższej podróży mijamy *Ryki* (101 klm.) miasteczko o 2.500 mieszkańców, odbudowane po pożarze przed kilku laty. Niegdyś było to starostwo niegrodowe, a w swoim czasie posiadał je ojciec króla Stanisława Augusta, który tutaj zmarł w r. 1762, jeszcze przed elekcją swojego syna. Był on też fundatorem tutejszego kościoła, gdzie ma grobowiec zbudowany w stylu rokokowym w r. 1757. Nowy kościół wzniesiono według projektu Dziekońskiego. W okolicy znajduje się wiele s t a w ó w, zajmujących ogółem obszar 500 morgów, w których na wielką skalę prowadzi się gospodarstwo rybne.

Kilka kilometrów za Rykami krzyżują się szosy. Porzucamy szosę lubelską 1 klm. za torem kolejowym z Dęblina do Łukowa i skręcamy w prawo ku zachodowi. Jesteśmy już w granicach W o j e w ó d z t w a L u b e l s k i e g o. Mijamy niewielki las, oraz osadę przemysłową I r e n a z dużą cukrownią, za którą ukazuje się *Dęblin* (113 klm.). Jest to dawna siedziba Mniszchów i Jabłonowskich, którzy w końcu XVIII wieku wybudowali tu piękny p a ł a c w klasycznym stylu. Do r. 1836 dobra należały do ks. Antoniego Jabłonowskiego, zesłanego w r. 1825 na Sybir za udział w spisku Dekabrystów. W r. 1836 rząd rosyjski nabył

dobra, a w r. 1842 Mikołaj I darował je jako nagrodę za pokonanie powstania polskiego generałowi Paskiewiczowi († 1856), namiestnikowi Królestwa Polskiego. Został on pochowany w kaplicy pałacowej, przerobionej przez niego na cerkiew prawosławną. Po jego śmierci urządzenie pałacu przewieziono do rezydencji Paskiewiczów w Homlu. Pałac otaczał piękny park, urządzony w końcu XVIII w. według projektu nadwornego ogrodnika Stanisława Augusta, Jana Schucha, twórcy parku w Łazienkach. Równocześnie z nadaniem dóbr Paskiewiczowi rozpoczęła się w Dęblinie budowa fortecy, ze względu na ważność strategiczną miejscowości, położonej przy ujściu Wieprza do Wisły. Od imienia generała nazwano ją Iwangrodem. W roku 1915 została częściowo zniszczona przez Niemców, znaczna jednakże ilość fortów zachowała się dotychczas.

Dęblin posiada dwa duże mosty żelazne, jeden przez Wisłę na linji Dęblin — Radom, drugi przez Wieprz na linji Dęblin — Lublin.

Z Dęblina warto zboczyć 6 klm. w kierunku północno-zachodnim do położonego na prawym brzegu Wisły miasteczka *Stężycy*. Dzisiaj nieznana mieścina, była niegdyś Stężyca stolicą bogatej ziemi w województwie Sandomierskiem, a zabytkiem jej dawnej świetności jest piękny gotycki kościół ceglany z początków XVI wieku. W r. 1575 odbył się tu głośny zjazd senatorów i posłów, na którym prymas Uchański ogłosił Walezego z powodu ucieczki z Polski pozbawionym tronu.



Kazimierz.

Z Dęblina prowadzi droga w kierunku południowym po grobli usypanej na prawym (wschodnim brzegu Wisły).

Po 9 klm. mijamy wieś *Gołąb* (122 klm.) znana z klęski Czarnieckiego 18 lutego 1566, oraz z konfederacji, zawiązanej tu 16 października 1672 przez zwolenników króla Michała i partji habsburskiej przeciw Sobieskiemu i partji francuskiej. Kościół barokowy z r. 1636, ma obok kaplicę wzorowaną na Loretańskiej, lecz nie tak bogato ozdobioną.

W dalszym ciągu prowadzi droga po grobli nad Wisłą wśród dużych lasów, a po kilku kilometrach ukazują się *Puławy* (134 klm.), miasto powiatowe o 7.000 mieszkańców. W hotelu Wiktora Weppo jest restauracja, ponadto znajduje się tu cukiernia przy ul. Piłsudskiego 1, gdzie można odpocząć.

Puławy, które jeszcze w początkach XIX wieku były wsią, należącą do parafji w Końskowoli, należały do rodziny Sieniawskich, którzy tu w XVII wieku zbudowali zamek. Z ręką ostatniej z Sieniawskich Zofji przeszły na rodzinę Czartoryskich, a w końcu XVIII wieku pod rządami ks. Adama Czartoryskiego, generała ziem podolskich i jego żony Izabelli z Flemingów, zyskały sławę wybitnego ogniska kultury, tak że je nazywano „Małemi Atenami". Ks. Czartoryski założył tu magnacką rezydencję, ściągając uczonych i artystów z całej Polski, a w pierwszych czasach porozbiorowych (1795—1831) Puławy stały się niemal duchową stolicą Polski i zastępowały Polsce dwór królewski. Wówczas zgromadzono tutaj też zbiory artystyczne, które obecnie stanowią muzeum ks. Czartoryskich w Krakowie. W r. 1831 dobra tutejsze skonfiskował rząd rosyjski za udział w powstaniu, a pałac przeznaczono kolejno na szkołę dla dzieci urzędników, szkołę politechniczną, wreszcie rosyjską akademję rolniczą.

Dawny pałac, który w końcu XVIII wieku został przez książąt Czartoryskich przebudowany w stylu klasycznym z barokowego zamku Sieniawskich, w XIX wieku przebudowali Rosjanie w stylu koszarowym, niszcząc jego bogatą ornamentykę. Obecnie mieści on Instytut Rolniczy. Stoi on na krawędzi wyżyny nad Wisłą, w pięknym i rozległym parku, pełnym starych drzew. Z budynków wzniesionych przez książąt Czartoryskich pozostał w parku okrągły empirowy domek Sybilli (1800, projektował Aigner) oraz

domek gotycki (1820, projektował Aigner), zbudowany na pomieszczenie artystycznych i historycznych zbiorów książąt Czartoryskich. Za parkiem stoi empirowy pałac Marynki (projektował Aigner) zbudowany dla księżny Marji Wirtemberskiej z Czartoryskich. Na wzgórzu obok mostu nad Wisłą stoi oryginalny kościół. Jest to rotunda empirowa z r. 1803 (proj. P. Aigner) wzorowane na rzymskim Panteonie, która początkowo służyła za kaplicę pałacową.

Z Puław jedziemy dalej w kierunku południowym do oddalonego stąd 13 klm. Kazimierza, a ta część drogi cieszy się sławą jednej z najpiękniejszych okolic w byłym zaborze rosyjskim. Za wsią Włostowicami mija się słynną aleję starych okazałych topoli nadwiślańskich, gdzie pojedyńcze drzewa dochodzą do 8 m. obwodu. Po prawej ręce mamy Wisłę, po lewej zalesione wzgórza. Na jednym z nich 9 klm. za Puławami ukazują się ruiny zamku w Bochotnicy. Wedle legendy stał tu w XIV wieku zameczek Esterki, kochanki Kazimierza Wielkiego. Jednakże obecne ruiny wykazują styl renesansowy wieku XVI, kiedy zameczek tutejszy należał do Bochotnickich.

Po kilku minutach jazdy stajemy na przedmieściu Gdańskiem *Kazimierza nad Wisłą* (147 klm.). Jest to miasteczko o kilku tysiącach mieszkańców, zamieszkałe przeważnie przez żydów, stanowiące centrum najpiękniejszej okolicy nad średnim biegiem Wisły, która nosi nazwę Nadwiślańskiej Szwajcarji. Ponieważ corocznie przybywają tu liczne rzesze turystów i letników powstało kilka hotelów z restauracjami i pensjonatem znajduje się kawiarnia i restauracja pod Krzysztofem, latem funkcjonuje kilka pensjonatów, oraz dworzec zdrojowy przebudowany ze starego śpichrza.



Kazimierz.

Pod względem piękności położenia Kazimierz ma niewiele miast równych sobie w Polsce. Założony przez Kazimierza W. w połowie XIV wieku, skoncentrował wkrótce Kazimierz w swem ręku handel zbożem. W XV i XVI wieku i pierwszej połowie XVII-go doszedł do takiej zamożności, że zaliczany bywał do największych i najpiękniejszych miast w Polsce. Z powodu wodnego handlu zbożem nazywano go „Małym Gdańskiem“. Zniszczony przez wojny szwedzkie w połowie XVII wieku upadł Kazimierz, tembardziej, że Wisła oddaliła się od miasta.

W całej Polsce niema drugiego miasteczka, któreby tak dobrze zachowało swój staroświecki charakter, swoisty bardzo oryginalny wygląd i tak stosunkowo wiele świeckich i kościelnych zabytków sztuki z XVI i początkach XVII wieku. Wiele z tych zabytków zniszczało w lipcu 1915 r. kiedy Rosjanie w odwrocie spalili rozmyślnie połowę miasteczka.

Zabytkiem dawnej chwały Kazimierza jest kilka oryginalnych kamienic renesansowych z końca XVI wieku, o tak bogato ornamentowanych fasadach, że podobnych niema cała Polska. Dwie z nich stoją w rynku, a to kamienice pod św. Krzyszto-

fem i pod św. Mikołajem (obecnie stanowią one ratusz), trzecią najbogaciej ornamentowana kamienica Celejowska w ulicy Senatorskiej została spalona przez Rosjan w roku 1915 i niedawno odbudowana z zachowaniem pierwotnej fasady. Wszystkie ozdobione attykami są charakterystycznemi okazami polskiego renesansu.

Z drugiej strony rynku stoi kościół farny, późno renesansowy, zbudowany w latach 1580—1613 kosztem mieszczanina Jana Przybyły, według projektu Włocha Jakuba Balina. Mury kościoła pozostały częściowo gotyckie z poprzedniej budowy z XIV-go wieku, natomiast całe bogate urządzenie wewnętrzne jest barokowe. Do kościoła dobudowano w r. 1610 kaplicę Dunin - Borkowskich z ich grobowcami, oraz barokową kaplicę królewską z wysoką kopułą. Po przeciwnej stronie miasta w malowniczem położeniu stoi dawny kościół Reformatów, wczesno-barokowy, fundacji prymasa Henryka Firleya z roku 1628. W sąsiedztwie rynku niewielki kościół św. Anny z r. 1621, zazwyczaj zamknięty. Stara synagoga. W mieście zachowało się kilkadziesiąt starych charakterystycznych domów z różnych epok.



Motyw z Kazimierza.

Na wzgórzu powyżej kościoła farnego nad miastem ruiny zamku Kazimierza Wielkiego z połowy XIV wieku, który zburzyli Szwedzi w r. 1655. Większą część ruin rozebrano w r. 1806 z nakazu Austrjaków. Powyżej zamku na krawędzi wzgórza dominującego nad okolicą stoi samotna baszta. Rozciągający się stąd widok na Kazimierz, dolinę Wisły Janowiec i drogę do Puław jest najpiękniejszym nad Wisłą, a jednym z najpiękniejszych w Polsce.

Wzdłuż Wisły na przedmieściach, a w szczególności na przedmieściu Gdańskiem, przez które jedzie się do Puław, zachowało się kilka starych śpichrzów na zboże z końca XVI wieku renesansowych które mimo zaniedbania mają tak artystyczne fasady, że przypominają kościoły. Dokoła miasta na wzgórzach ciągną się sady śliwkowe, z których słynie Kazimierz.

W Kazimierzu warto zatrzymać się na kilka godzin dla dokładnego zwiedzenia zabytków miasta i kąpieli w Wiśle (doskonała plaża), oraz przenocować tutaj, kończąc w ten sposób pierwszy dzień wycieczki.

O ile czas pozwoli, polecenia godnem jest przeprawienie się łodzią na drugi brzeg Wisły i piesza przechadzka do oddalonego stąd o 3 klm. *Janowca*, niewielkiego miasteczka, o 1,200 mieszkańcach, niegdyś rezydencji Firleyów, później Lubomirskich. Na wzgórzu dominującem nad miasteczkiem duże ruiny pałacu, zbudowanego w połowie XVI wieku w stylu renesansowym przez Piotra Firleya, po zniszczeniu przez Szwedów przebudowanego w połowie XVIII wieku przez Lubomirskich. W XIX wieku popadł zamek w ruinę. W salach zachowały się resztki stiukowej i malarskiej dekoracji rokokowej. Poniżej pałacu stoi kościół fundacji Piotra Firleya z r. 1537, w stylu przejściowym z gotyku w renesans, który ma renesansowy podwójny grobowiec Tarłów z końca XVI wieku i kilka pamiątek z dawnego zamku.

Ruszamy z *powrotem ku Warszawie.* Droga powrotna jest mniej interesująca, to też poświęcę jej mniej miejsca, tembardziej, że ramy artykułu nie pozwalają na zbyt szerokie rozpisywanie się.

Do Puław (13 klm.) powracamy tą samą drogą, zaś w Puławach skręcamy ku zachodowi na szosę z Lublina do Radomia, i przejeżdżamy rzekę Wisłę po długim drewnianym moście, zbudowanym w czasie wojny. Przejeżdżamy przez gęsto zaludnioną okolicę o bardzo charakterystycznych wsiach, które ciągną się na przestrzeni kilku kilometrów, tworząc długie ulice.

Najbliższem miastem jest *Zwoleń* (40 klm.) miasto powiatowe o 6000 mieszkańców, związane zarówno jak



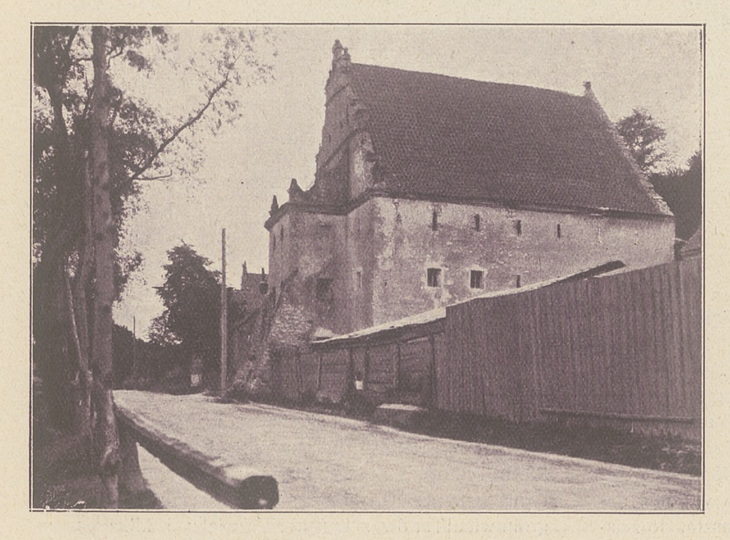
Kazimierz. Spichlerz.



Kazimierz. Kościół farny.



Puławy. Pałacyk gotycki.



Kazimierz. Stary spichlerz z XVII wieku.

i jego okolica z pamięcią naszego największego poety XVI wieku Jana Kochanowskiego. Kościół gotycki z wnętrzem bogato dekorowanem w XVII wieku, posiada w późnorenesansowej kaplicy Kochanowskich marmurowe grobowce poety Jana Kochanowskiego (um. 1584) i jego rodziców, oraz bratanka Piotra Kochanowskiego (um. 1620), również poety i tłumacza Tassa. W sąsiedztwie długa wieś Sycyna, miejsce rodzinne Jana Kochanowskiego (1530). Na północ — Czarnolas, dawna siedziba Jana Kochanowskiego, z jego pomnikiem i kilku pamiątkami po nim. Resztki jego domu zostały przebudowane w r. 1830 na kaplicę, w której zachował się skórzany fotel poety, i drzwi żelazne jego domu. W miejscu słynnej lipy Kochanowskiego, ścię-



Kazimierz. Stare domy przy ulicv Senatorskiej.

tej w XVIII wieku, wystawiono obelisk z popiersiem poety oraz marmurowy sarkofag Urszulki. Obok — dwór Jabłonowskich.

Ze Zwolenia jedziemy dalej w kierunku zachodnim prostą jak linja szosą, a po 31 klm. osiągamy *Radom* (71 klm.) przyczem wjeżdżamy odrazu na pryncypalną u l i c ę L u b e l s k ą, w którą przechodzi szosa. Radom, który jest obecnie miastem powiatowem o 50000 mieszkańców i siedzibą Dyrekcji Kolejowej, zachował stosunkowo niewiele zabytków swej boga-

Kazimierz dolny. Stare domy w rynku.



Fara w Kazimierzu.

Z Radomia zwracamy w kierunku północnym na szosę Warszawską. Po 15 klm. mijamy *Jedlińsk* (86 klm.) miasteczko o 2000 mieszkańców, położone nad rzeką Radomką. Posiada ono kościół barokowy z r. 1645, w którym zachował się portret biskupa Andrzeja Załuskiego. Przy skręcie drogi do Woli Gutowskiej widzimy przy szosie kopiec, który kryje zwłoki poległych tu w roku 1809 w bitwie generała Zajączka z Austrjakami.

Szosa, wzdłuż której ciągną się piękne aleje lipowe, zwraca się w kierunku północno-zachodnim, a po 21 klm. osiągamy miasteczko *Białobrzegi* (107 klm.) o 4500 mieszkańców, położone nad rz. Pilicą, która w tem miejscu tworzy szeroką bagnistą dolinę. Jest to granica obecnego województwa kieleckiego i warszawskiego, a dawnego sandomierskiego i mazowieckicgo. Porzucamy historyczną Małopolskę, wkraczamy na Mazowsze. W miasteczku drewniany kościół z r. 1771. Na przeciwnym brzegu Pilicy mijamy *Falencice* (109 klm.) wieś z okazałym pałacem piętrowym, skąd mamy do wyboru do Warszawy dwie drogi, gorszą i dalszą, ale bardziej interesującą wzdłuż Pilicy i Wisły przez Warkę, Czersk i Górę Kalwarję (z Falencic do Warki traktem polskim) i bliższą przez Grójec.

tej przeszłości historycznej. Już w XIII wieku było miasto, (położone w województwie sandomierskiem), siedzibą kasztelanów i posiadało zamek królewski w którym często przebywali królowie polscy. W dziejach wsławił się Radom konstytucją w r. 1505 i konfederacją z r. 1767. Za Królestwa Kongresowego przeniesiono do Radomia stolicę województwa z Sandomierza, później był miastem gubernialnem. W drugiej połowie XIX wieku rozwinął się tu na wielką skalę przemysł garbarski.

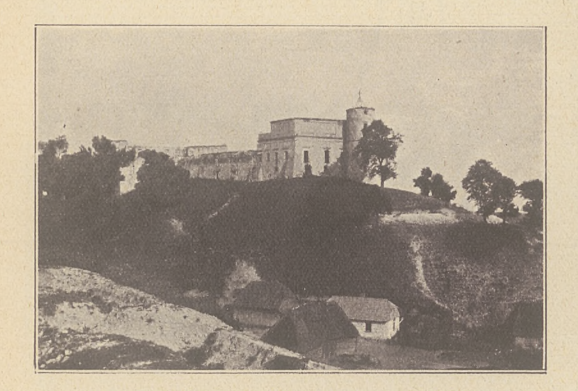
Z zabytków zachował się przy ulicy Lubelskiej dawny kościół Bernardynów, jednonawowy gotyk z połowy XV wieku, niedawno odnowiony, oraz przy ulicy Rwańskiej kościół farny (św. Jana), gotyk z XIV wieku, fundacji Kazimierza Wielkiego. Barokowe nawy pochodzą z XVIII wieku, wysoka wieża otrzymała wówczas swój hełm. Obok plebanja przebudowana z resztek dawnego zamku królewskiego. Kilka innych kościołów uległo kasacie za rządów rosyjskich, przyczem jedne z nich zostały zburzone, inne przebudowane.

Radom posiada dwa hotele, Rzymski przy ulicy Lubelskiej 15 i Europejski przy placu Trzeciego Maja 3. Restauracje w hotelach, nadto restauracja Udziałowa przy ulicy Moniuszki Nr. 2, oraz cukiernia Rąbikowskiego przy ul. Lubelskiej 33.



Fara z drugiej strony.

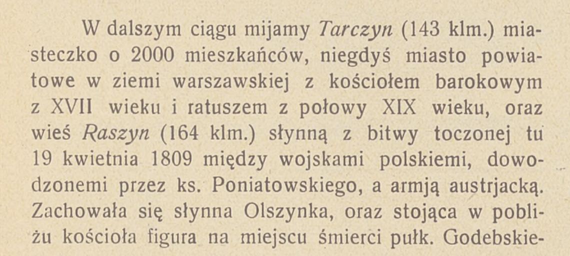
Jedziemy tą ostatnią, a po 23 klm. mijamy *Grójec* (132 klm.) miasto powiatowe o 6000 mieszkańców, słynne niegdyś z wyrobu piwa. Jest to miejsce urodzenia księdza Piotra Skargi, którego folwark pod miastem nosi nazwę Skargowszczyzny. Kościół gotycki fundacji książąt Mazowieckich z XV wieku uległ całkowitej przebudowie.



Janowiec. Ruiny zamku Firlejów z XVI w.

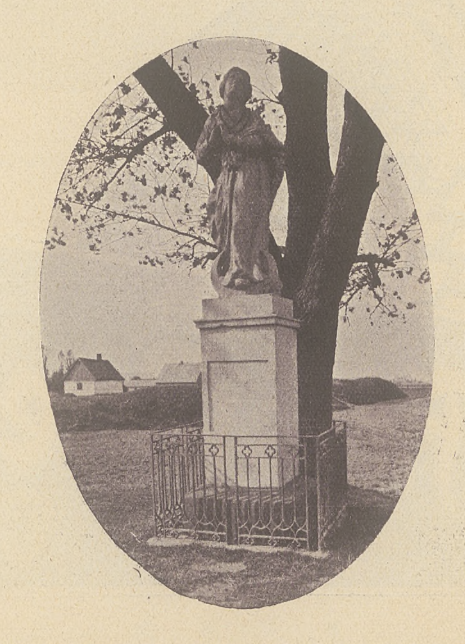


Puławy. Pawilon Sybili.



W dalszym ciągu mijamy *Tarczyn* (143 klm.) miasteczko o 2000 mieszkańców, niegdyś miasto powiatowe w ziemi warszawskiej z kościołem barokowym z XVII wieku i ratuszem z połowy XIX wieku, oraz wieś *Raszyn* (164 klm.) słynną z bitwy toczonej tu 19 kwietnia 1809 między wojskami polskiemi, dowodzonemi przez ks. Poniatowskiego, a armją austrjacką. Zachowała się słynna Olszynka, oraz stojąca w pobliżu kościoła figura na miejscu śmierci pułk. Godebskiego w pobliżu resztek szańców. W pobliżu Raszyna leżą *Falenty*, z dużym pałacem z XV wieku, przebudowanym w końcu XVIII wieku przez bankiera królewskiego Teppera, wedle projektu S. B. Zuga, twórcy kościoła ewangelickiego w Warszawie.

Wreszcie Aleją Grójecką na przedmieściu Ochocie wracamy w mury *Warszawy* (174 klm.), syci wrażeń i podróży.



Raszyn. Figura przy szosie na pamiątkę bitwy pod Raszynem.

VINTAGE **LOUIS DE BARY** RÉSERVÉ

VIN SEC
GRAND MOUSSEUX

Louis de Bary
Vintage



KRÓLOWA OPON



Zjazd Gwiaździsty Śląskiego Klubu Automobilowego. Prezes K. S. A. P. p. J. Regulski na Metallurgique

RZUT OKA NA UBIEGŁY SEZON SPORTOWY

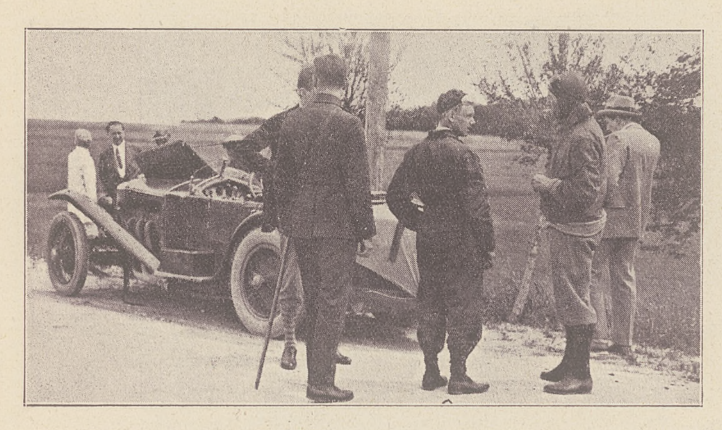
NAJPOWAŻNIEJSZEM wydarzeniem minionego sezonu sportowego było bezwątpienia pobicie światowego rekordu szybkości samochodowej. Znakomity kierowca angielski, major H. O. D. Segrave, prowadząc tysiąckonnego bolida Sunbeam, popędzanego przez dwa silniki lotnicze, przebył w dniu 29 marca na plaży Daytona na Florydzie przestrzeń jednego kilometra o starcie z rozbiegu w czasie 11,020 sek. z szybkością 326 klm. 678 m/g., przestrzeń jednej mili angielskiej w czasie 17,665 sek. z szybkością 327 klm. 972 m/g. i przestrzeń 5 kilometrów w czasie 55,185 sek. z szybkością 326 klm. 175 m/g. Największa szybkość, rozwinięta w jednym przebiegu z wiatrem, wynosiła przeszło 333 klm./g. Tym wiekopomnym wyczynem, który z pewnością przez długi czas będzie stanowić największą szybkość osiągniętą na powierzchni ziemi, zamknął major Segrave swą świetną karjerę kierowcy i niebrał już udziału w żadnych konkursach tegorocznego sezonu.

Z wielkich jazd rekordowych, dokonanych w tym roku, na wyróżnienie zasługują fenomenalne wyczyny ośmiocylindrowego, ośmiolitrowego wyścigowego samochodu Voisin. Pod sterem kierowców Marchanda, Morela i Kiriloffa, maszyna ta w czterech próbach, dokonanych na torze Monthlery w kwietniu, maju, lipcu i wrześniu, pokonała wszystkie rekordy światowe szybkości na dystansach od 100 do 5000 klm. i w czasach od jednej do dwudziestu czterech godzin. Rekordy te przedstawia poniższe zestawienie:

100 klm. w 29 m. 13,08 s. (205,268 klm./g.)
100 mil ang. w 46 m. 40,41 s. (206,885 klm./g.)
500 klm. w 2 g. 38 m. 48,69 s. (188,903 klm./g.)
500 mil ang. w 4 g. 14 m. 49,95 s. (189,459 klm./g.)
1000 klm. w 5 g. 20 m. 53,33 s. (186,980 klm./g.)
1000 mil ang. w 8 g. 54 m. 5,11 s. (180/795 klm./g.)
2000 klm. w 11 g. 3 m. 54,66 s. (180,746 klm./g.)
2000 mil ang. w 17 g. 43 m. 8,38 s. (181,651 klm./g.)
3000 klm. w 16 g. 29 m. 42,90 s. (181,870 klm./g.)
3000 mil ang. w 26 g. 31 m. 0.52 s. (182,073 klm/g.)
4000 klm. w 21 g. 58 m. 53.95 s. (181,969 klm./g.)
5000 klm. w 27 g. 30 m. 39,85 s. (181,744 klm./g.)
w 1 godzinę — 206 klm. 558 m.
w 3 godziny — 568 klm. 758 m.
w 6 godzin — 1120 klm. 569 m.
w 12 godzin — 2178 klm. 917 m.
w 24 godziny — 4383 klm. 851 m. (182,660 k./g.)

Wielkie wyścigi samochodowe wiodły w minionym sezonie żywot w dalszym ciągu anemiczny, przy zupełnym niemal braku zainteresowania ze strony fabrykantów i publiczności. Jest to wywołane wadliwą formułą wyścigów zanadto teoretyczną i mijającą się najzupełniej z aktualnemi dążeniami techniki samochodowej.

Tegoroczne Mistrzostwo Świata zdobyła francuska fabryka Delage, której samochody święciły sukcesy we wszystkich bez wyjątku Grand Prix dla maszyn półtoralitrowych. Stało się to po raz pierwszy w dziejach zawodów automobilowych i jednocześnie po raz pierwszy zdarzyło się, że we wszystkich tych wyścigach triumfował jeden i ten sam kierowca. Tym szczęśliwym mistrzem kierownicy jest Robert Benoist, który w tegorocznym sezonie znajdował się w wyjątkowej formie, przerastając o całą klasę wszystkich pozostałych kie-



Wyścig pod Lwowem w dn. 12 czerwca — Steyr p. Zangla na starcie, obok zawodnicy: p. Jan Ripper, inż. Zangl i p. Kellerman.

rowców wyścigowych. Benoist wygrał w tym roku na samochodzie Delage następujące biegi:

3 lipca w Monthlery Grand Prix Francji na dystansie 600 klm., w czasie 4 g. 45 m. 41,2 s. z szybkością średnią 126 klm./g. Drugim był Bourlier na Delage, trzecim Morel na Delage, czwartym Williams na Talbot i piątym Eyston na Halford.

31 lipca w Saint Sebastien Grand Prix Hiszpanji na dystansie 692,6 klm., w czasie 5 g. 20 m. 45 s. z szybkością średnią 129,6 klm./g. Drugim był Conelli na Bugatti, a trzecim Bourlier na Delage.

4 września w Monza Grand Prix Europy na dystansie 500 klm., w czasie 3 g. 26 m. 59,8 s., z szybkością średnią 145 klm./g. Drugim był Morandi na O. M., trzecim Cooper na Cooper i czwartym Minoia na O. M.

1 października w Brookland Grand Prix Anglji na dystansie 526 klm., w czasie 3 g. 49 m. 14 s. z szybkością średnią 137,7 klm./g. Drugim był Bourlier na Delage, trzecim Morel na Delage, czwartym Chiron na Bugatti, piątym Materassi na Bugatti i szóstym Williams na Bugatti.

Rezultaty innych wielkich konkursów tegorocznych wypadły następująco:

Osiemnasty wyścig Targa Florio, rozegrany w dn. 24 kwietnia na torze Madonie na dystansie 540 klm. wygrał Materassi na Bugatti, w czasie 7 g. 35 m. 55 s. z szybkością średnią 71 klm./g. Drugim był Conelli na Bugatti, trzecim Maserati na Maserati, czwartym Boillot na Peugeot, piątym Palaccio na Bugatti i szóstym Dubonnet na Bugatti.

Piętnasty wyścig o Grand Prix Ameryki, rozegrany w dniu 30 maja na torze autodromu Indianapolis na dystansie 800 klm. wygrał Souders na Duesenberg w czasie 5 g. 7 m. 33 s. z szybkością średnią 157 klm./g. Drugim był Earl de Vore na Miller, trzecim Gulotta na Miller i czwartym Wilbur na Duesenberg.

Piąty konkurs wytrzymałości w Le Mans, zorganizowany w dniach 18 i 19 czerwca, wygrał angielski samochód Bentley, prowadzony przez Benjafielda i Davisa, pokrywając w ciągu dwudziestu czterech godzin dystans 2370 klm.

W dwudziestoczterogodzinnym konkursie wytrzymałości o Grand Prix Belgji, rozegranym na szosie koło Spa w dniach 9 i 10 lipca, zwyciężyli Senechal i Caerels na Excelsior, przebywając przestrzeń 2190 klm.

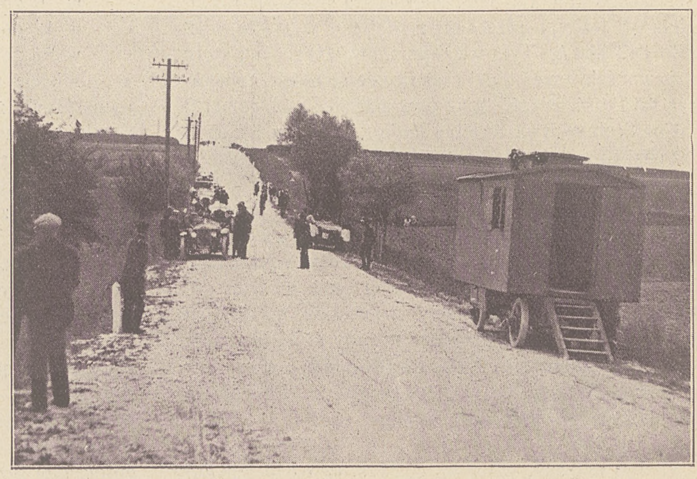
Druga rozgrywka nowej Coupe Florio zorganizowana została na szosie koło Saint-Brieuc w Bretanji w dniu 17 lipca, na przestrzeni 402 klm. Zwyciężył Laly na Aries, który wykazał największą regularność jazdy.

Wyścigi o Grand Prix Niemiec dla samochodów sportowych urządzone zostały na torze Nürburg Ring w dniu 17 lipca, na dystansie 510 klm. Zwycięstwo odniósł Merz na Mercedes-Benz w czasie 4 g. 59 m. 35 s. z szybkością średnią 102 klm./g. przed Wernerem i Walbem na maszynach tejże marki i panią Junek na Bugatti.

Nagrodę im. G. Boillota w Boulogne sur Mer wygrał, w dniu 11 września, Laly na Aries, pokrywając w finale przestrzeń 112 klm. w czasie 1 g. 8 m. 45 s. z szybkością średnią 111 klm./g.

— — — — — — — — — — — — —

W Polsce miniony sezon sportowy udał się pod każdym względem. Wszystkie kluby i związki automobilistów i motocyklistów pracowały gorliwie, to też odbyło się w sezonie z górą 20 imprez we wszystkich dzielnicach kraju. Na każdą niedzielę sezonu wypadło średnio po jednym konkursie samochodowym lub mo-



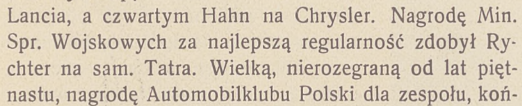
Start wyścigów pod Lwowem.

tocyklowym, co jest objawem dotychczas w Polsce niespotykanym.

Na czoło wszystkich imprez wysunął się, zorganizowany po raz szósty w dniach 5—10 czerwca, wielki Raid Międzynarodowy Automobilklubu Polski. Zgromadził on na starcie rekordową ilość 24 współzawodników, z których do celu we Lwowie przybyło 21, przyczem dziesięciu bez punktów karnych. W ostatecznej klasyfikacji zwyciężył Szwarcsztein przed Liefeldtem, obaj na sportowych samochodach Austro Daimler. Trzecim był Ripper na



Zjazd Gwiaździsty w Katowicach — p. Grabowski przybywa na Lancji z władzami A. P.



Lancia, a czwartym Hahn na Chrysler. Nagrodę Min. Spr. Wojskowych za najlepszą regularność zdobył Rychter na sam. Tatra. Wielką, nierozegraną od lat piętnastu, nagrodę Automobilklubu Polski dla zespołu, kończącego Raid bez punktów karnych, zdobyły trzy świetne samochody Chrysler.

Raid górski Krakowskiego Klubu Automobilowego, który odbył się w dniach 16 i 17 lipca na trasie Kraków — Nowy Sącz — Kraków, przy udziale 17 konkurentów, wygrał senior automobilistów krakowskich Wilhelm Ripper na samochodzie Lancia.

Drugi Raid Śląskiego Klubu Automobilowego zorganizowany został między 26 a 28 maja na trasie Katowice — Zakopane — Lwów — Katowice. Startowało 9 wozów. W ogólnej klasyfikacji zwyciężył inż. Zangl na samochodzie Steyr.

W Zjeździe Gwiaździstym Klubów Automobilowych do Katowic, wyznaczonym na dzień 27 sierpnia, triumfował przez swych członków Krakowski Klub Automobilowy.



Wspaniała nagroda, ofiarowana przez Bank Wzajemnych Ubezpieczeń „Westa" w Poznaniu, a przeznaczona przez Automobilklub Wielkopolski na nagrodę przechodnią, rozgrywaną podczas dorocznych Zjazdów Gwiaździstych. W roku bieżącym zdobył tę nagrodę Krakowski Klub Automobilowy.



Przed startem Raidu Pań w dniu 10 września.

Nakoniec w drugim Raidzie Pań, który odbył się w dniach 10 i 11 września na trasie Warszawa — Poznań — Warszawa zwyciężyła pani Marchlewska na samochodzie Fiat.

Z wyścigów samochodowych tegorocznego sezonu najudatniej wypadł, zorganizowany po raz pierwszy przez Krakowski Klub Automobilowy, wyścig tatrzański na szosie z Zakopanego do Morskiego Oka. Zawdzięczając nadzwyczaj sprawnej organizacji, ogromnej ilości współzawodników (42 samochody i motocykle) i kolosalnemu zainteresowaniu publiczności, pierwszy wyścig tatrzański był imprezą gigantyczną w całem tego słowa znaczeniu.

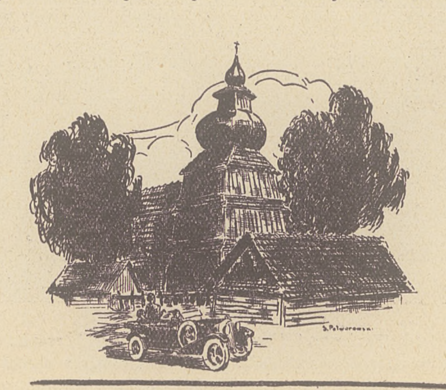
Pierwszym rekordzistą trasy tatrzańskiej został niepokonany inż. Liefeldt, który na swym trzylitrowym samochodzie wyścigowym Austro Daimler przebył przestrzeń 7,5 klm. w czasie 6 m. 48,6 s. z szybkością średnią przeszło 66 klm./g.

Liefeldt wygrał również wyścig Łódzkiego Klubu Automobilowego, który odbył się w dniu 15 maja, oraz wyścigi Małopolskiego Klubu Automobilowego w dniu 12 czerwca. W Łodzi osiągnął on na przestrzeni 5 kilometrów czas 2 m. 22 sek. i szybkość średnią 127 klm./g., we Lwowie zaś na przestrzeni 20 klm. czas 9 m. 11,3 sek. (szybkość 130,5 klm./g.) a na przestrzeni 5 klm. — 1 m. 55 sek. (szybkość 156,5 klm./g.).

Wszystkie wyścigi samochodowe tegorocznego sezonu miały jedną poważną wadę, a mianowicie były zbyt do siebie podobne, gdyż odbywały się wyłącznie na krótkich odcinkach szosy. Natomiast nie były wcale urządzane u nas długodystansowe wyścigi na zamkniętych obwodach szosowych, które są niesłychanie ważne i ciekawe, ponieważ stanowią próbę nietylko szybkości, lecz i wytrzymałości kierowców i maszyn.

Niestety zupełny brak toru wyścigowego o zamkniętym obwodzie uniemożliwił organizację zawodów długodystansowych dla samochodów. Urządzane one były tylko dla motocyklistów, którzy mogą się zadowolnić stosunkowo wąską szosą, na której biegi samochodowe byłyby niebezpieczne.

Z imprez motocyklowych najciekawszym był, zorganizowany pod Grudziądzem wyścig o Mistrzostwo Polski, w którym zwyciężył Koszczyński z Poznania na maszynie Cotton.



Wobec tak pięknych rezultatów tegorocznego sezonu wszystkie kluby samochodowe i motocyklowe projektują na rok przyszły organizację jeszcze większej ilości zawodów sportowych. Możemy być pewni, że rok 1928 będzie rokiem dalszego poważnego postępu polskiego sportu samochodowego.

Marjan Krynicki.

JANUSZ REGULSKI.

Wrażenia z Paryskiego Salonu Automobilowego

ETOILE du Nord — czyli Gwiazda Północy — to nie jest przezwisko jakiegoś wielkiego wodza indyjskiego, czy też pseudonim pięknej diwy kabaretowej.

Tę poetyczną i mile brzmiącą nazwę nosi pociąg luksusowy, łączący Amsterdam przez Brukselę z Paryżem.

Jeśli wspominam o nim, to nie dlatego, ażebym chciał głosić światu o niezwykłym jego komforcie, o dywanach na podłodze, o przewygodnych, ruchomych fotelach, o mahoniach, lustrach, bronzach.

To wszystko nic. Wprawdzie u nas w wagonach, zamiast dywanów, inne mniej malownicze rzeczy na podłodze spotkać można, ale nam, jako ludziom uniwersalnym, nie łatwo, a właściwie—niczem zaimponować się nie da.

21 Salon Paryski. „Mercedes-Benz" — było pierwszą firmą niemiecką wystawiającą po wojnie w Paryżu.

Ale proszę państwa, ta „gwiazdka" przeniosła mnie z Brukseli do Paryża, czyli przez 320 klm. w ciągu 3 godzin z paroma minutami. Stanowi to przeszło 100 na godzinę.

100 na godzinę, nie według licznika, a stopowane, to już jest temat dla automobilisty.

Jednakże 100, jako przeciętna na 320 kilometrach, to już znacznie więcej, to już jest coś, czegoby nawet Liefeldt nie dokonał.

Dla wszelkiej ostrożności dodam „prawdopodobnie", bo nic nie wiadomo, co pokaże on nam w roku przyszłym.

*

Paryż — godz. 8 wieczór. Z bram dworca mrowie ludzi, jak czarny mak, wysypało się i momentalnie wchłonięte zostało przez to miasto huczące, kłębiące i, tętniące szalonym i zawrotnym biegiem życia.

Sznury, ciasno jeden obok drugiego, jakby poszczepiane z sobą, starych ale czystych dorożek samochodowych, przy ciągłym akompaniamencie zgrzytu hamulców i wyciu, gwałtownie rozpędzanych, motorów, urywanemi, szarpanemi ruchami posuwają się naprzód.

Na jezdni wre prawdziwy bój, o każdą lukę, o każdy przejazd. Samochody dochodzą do siebie, ażeby wyzyskać miejsce, na centymetr, pół centymetra.

Wśród nich sączą się kropelkami, jak przez gęsty filtr, co śmielsi przechodnie. Samochody nie zwracają na nich najmniejszej uwagi. Pędzą bez pamięci, a tamci urywanemi skokami, posuwają się naprzód, coraz to wyciągając się mocno w górę na palcach, pomiędzy dwoma rzędami wściekłych samochodów.

Wszystko tu wisi na włosku. Parę milimetrów w prawo, czy w lewo, a skończy się życie człowieka, samochodu lub jego części.

Zaledwie trzy miesiące temu byłem tu poraz ostatni, a już zdążyłem się odzwyczaić od tych błyskawic ruchu.

Siedzę w dorożce, rozbieganemi oczami patrzę na ten wściekły wir mrowia ludzkiego, machinalnie ciągle hamuję, cisnąc w ścianę samochodu co mam sił w nodze i z podziwem, a zarazem i pasją, patrzę na

szofera, co swym starym i okropnie brzydkim Renault, z furją dojeżdża do ludzi i samochodów, pełnym gazem rusza, na skrzyżowaniach przecina w pędzie drogę takim samym jak on warjatom.

A przytem, mocno jest zajęty, siedzącym obok niego... pieskiem.

Tu już nie wiadomo, czy z rozpaczy śmiać się, czy też wymyślać!

*

Salon paryski! Wieleż treści ma to słowo magiczne dla prawdziwego automobilisty.

Wieleż nadziei, sukcesów i zawodów niesie on fabrykantom a wrażeń i rozkoszy — amatorom samochodów.

Spójrzcie na twarze tych przedstawicieli różnych marek, z godnością i dumą wielką, stojących pośród standów obleganych przez publiczność, albo smętnie siedzących, z pełnemi rękoma druków i cenników, których nikt nie chce brać, przy samochodach, na które nikt nie chce patrzeć.

Spójrzcie w rozognione oczy tego mrowia ludzkiego, co pokrywa czarną masą wystawione samochody i z zewnątrz i wewnątrz. Leżą pod samochodem, klęczą przy hamulcach, sztangach kierowniczych i dyferencjałach, przez ich plecy inni wciskają głowy pod maski, siedzą w środku, stoją badając karoserje.

Jeden tylko dach samochodu jest wolny, ale z jakąż ochotą i tam by weszli.

*

Właściwie nie jest to wcale salon, a raczej giełda czy też jakiś targ koński z Łowicza czy Mszczonowa, tylko w ogromnych rozmiarach i nowych extra-moderne formach.

Nie ogranicza się on bynajmniej do wielkich hal wystawowych przy Polach Elizejskich.

Wzdłuż wszystkich ulic przylegających, nie wyłączając i Pól Elizejskich, stoją tysiące samochodów pokazowych, próbnych, po kilkadziesiąt każdej większej marki.

21 Salon Paryski. Podwozie, które wzbudziło sensację. Nowy model Fiata „520„ 6 cylindrów $2^1/_4$ litra.

Ulice pokryte grubą warstwą miljardów różnych, szalenie barwnych reklamowych ulotek.

Wszystkie sklepy samochodowe, w potokach światła, otwarte do 1-ej w nocy, albo i dłużej.

I wszędzie i ciągle tłum ludzi.

Zkąd się oni biorą?!

*

Olbrzymie hale wystawowe przepełnione od rana do wieczora.

Główne nawy, rozłożone w formie krzyża, podzielone na małe kwadratowe standy wszystkich marek świata.

Nad niemi zwieszają się ze szklanego dachu, gęstymi szeregami wielkie tablice z nazwami firm.

Boczne nawy obsiadły fabryki karoserji, zaś biegnące w koło galerje, uginają się pod ciężarem małych kramików przeładowanych zbiorami przeróżnych akcesorji.

Patrząc z góry, z restauracji, widać tylko czarną, mocno sprasowaną, masę głów ludzkich.

Szumi i kłębi się niczem fala morska, upstrzona wyzierającemi z niej jakby wysepkami, dachami samochodów.

Standy, niektórych najbardziej popularnych marek samochodowych, oblegane są tak zwarcie, że nie można się wprost do nich dostać.

Ciekawe oczy ludzkie, przyciągane są w najrozmaitszy sposób. Widać, wysoko ustawione, srebrzyste, wychuchane, z niektóremi częściami pod szkłem, podwozia pokazowe.

Niczem śpiące królewny! Dotykać nie wolno.

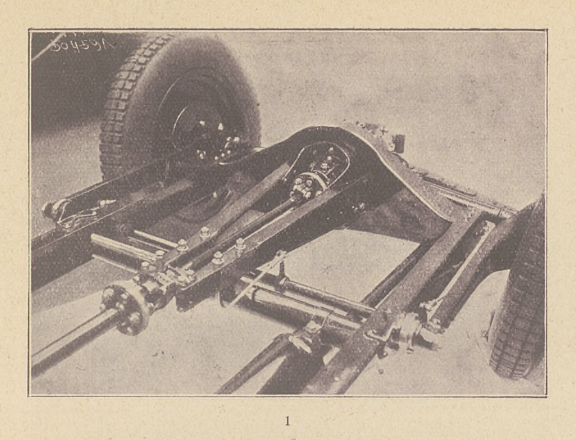
Jedne z nich stoją nieruchomo, inne znów, szczególnie te, które chwalą swe zawieszenie, wprawiane są w ruch ukrytemi pod podstawą motorami elektrycznymi. Kręcące się owale, pod każdem kołem, podrzucają nierównomiernie poszczególne koła w górę, niczem najlepiej zakonserwowane, wyboje polskich dróg. Gną się lśniące resory, a rama wozu spoczywa spokojnie, bez ruchu.

Gdyby nie ten wstrętny, tkwiący u nas mocno, pesymizm, możnaby krzyknąć — eureka — niema złych dróg dla tego wozu, poco więc nam nowe szosy.

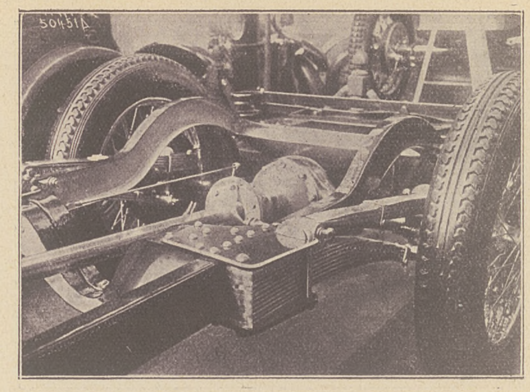
Cóż kiedy radość tą, zaciemniają szybko czarne chmury zwątpienia i wiele zastrzeżeń.

A gdyby tak owe dowcipne owale zastąpić kilkunastokilometrowym odcinkiem szosy z pod Krakowa naprzykład. Niechcę tu ubliżać naturalnie miłym krakowianom, takiemiż perełkami mogą się również pochwalić i warszawianie i lwowianie, a dziś już nawet i wielkopolanie.

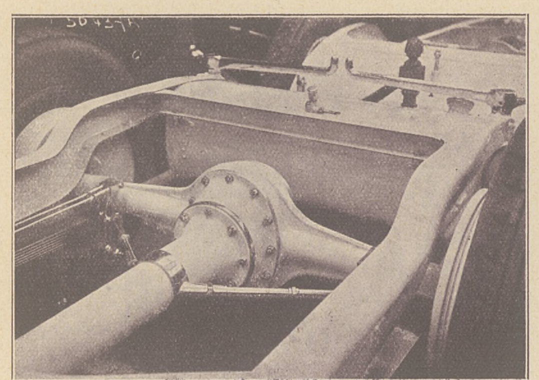
Otóż mam wrażenie, że jeśli rama tego srebrzystego podwozia chro-



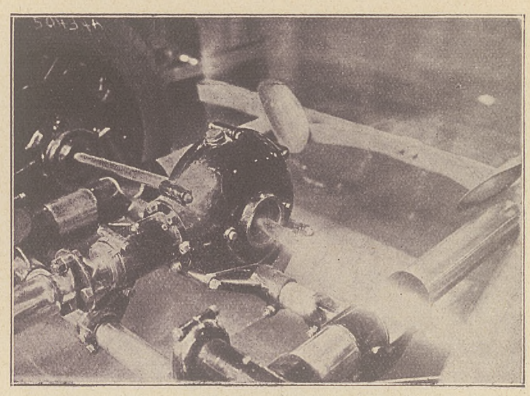
1



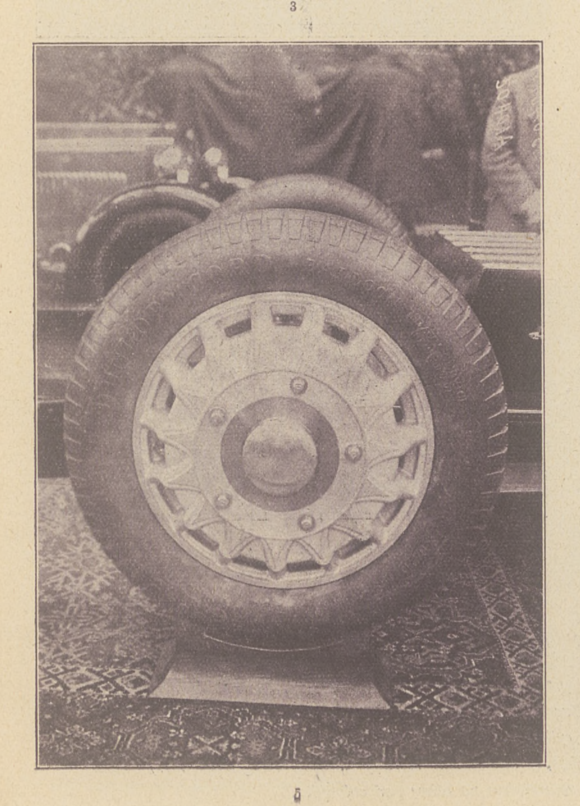
2



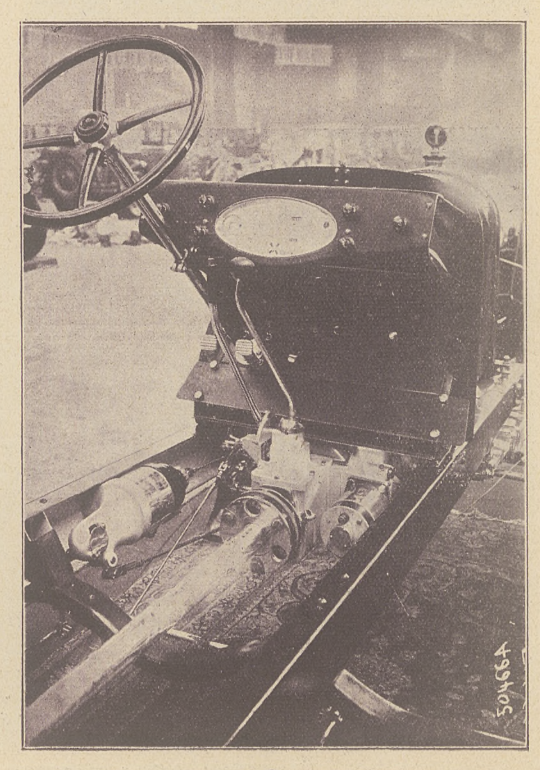
3



4

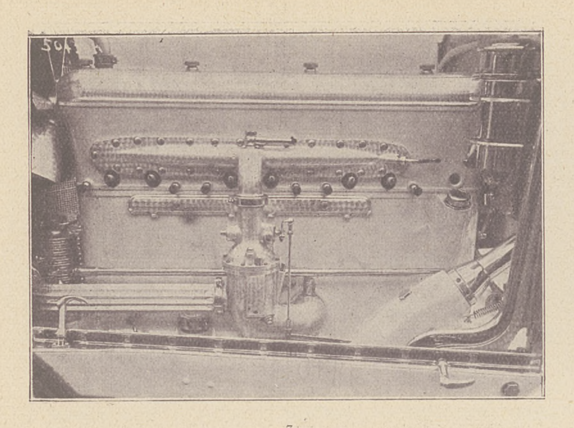


5

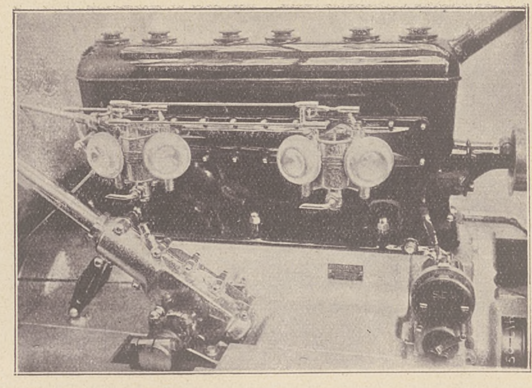


C

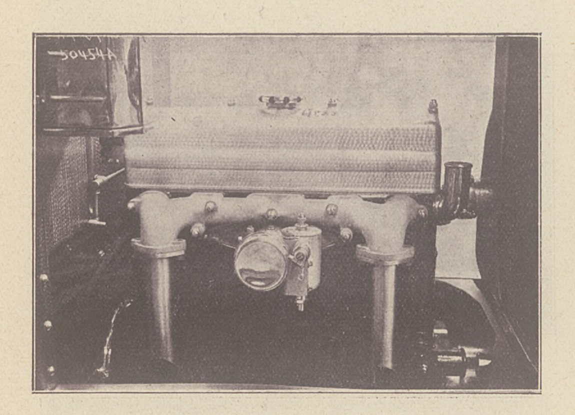
(Objaśnienia do rysunków ob. na str, następnej).



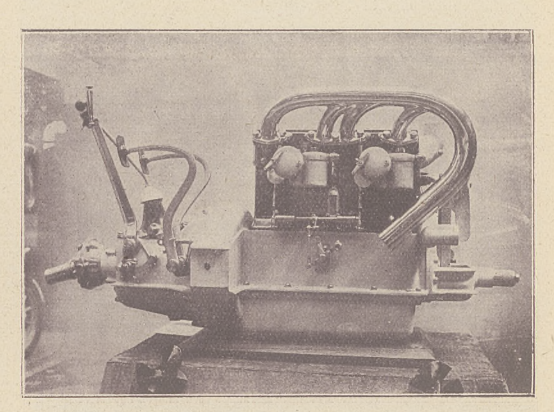
7



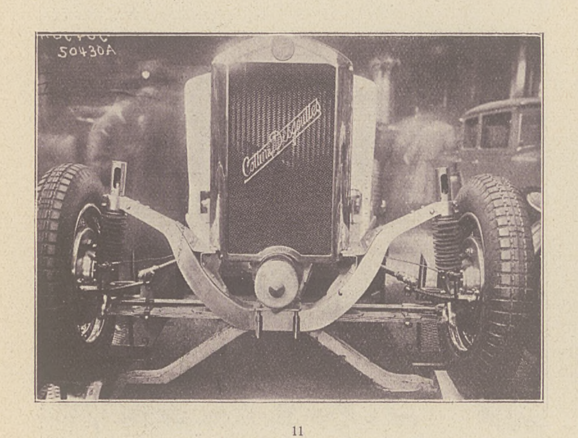
8



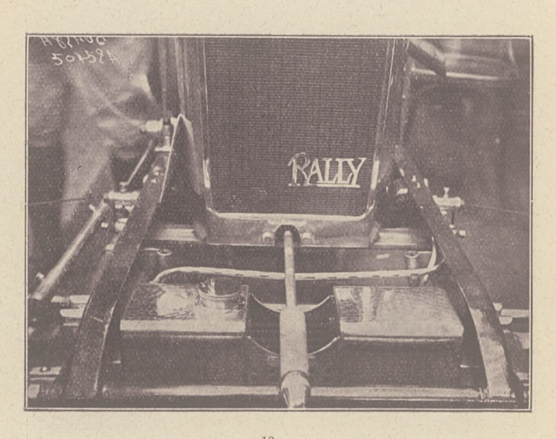
9



10



11



12

21-szy SALON PARYSKI.

Detale ciekawych konstrukcji: 1) Tylny most samochodu „Steyr". 2) Tylny most i podwozie sam. „Sara". 3) Tylny most „Mercedes". 4) Tylny most „Harris Leon Laisne". 5) Koło „Bucciali" z aluminjum. 6) Skrzynka chyżości i servo-hamulec „Citroen" B 14. 7) Silnik „Mercedes". 8) Silnik „Panhard" 6 cylindrów 10 KM. 9) Silnik „Jean Gras" 6 cylindrów 10 KM. 10) Silnik „FN" 10 KM. Sport. 11) Nowe zawieszenie i podwójny mechanizm sterowy „Cottin Desgouttes". 12) Przód samochodu „Rally" z umieszczonym zbiornikiem na oliwę pod chłodnicą.

nioną byłaby przez jakiś czas od zbytnich wstrząsów, to te cieniutkie, a za to liczne resory, te masy przeróżnych bolców i bolczyków, prędko skończyłyby swój żywot szlachetny.

Wiele marek ulokowało na wysokich postumentach, opasane wspaniałemi szarfami narodowemi, maszyny, szampionki ostatniego roku.

Pod niemi, w pięknych ramkach, widnieją ich niebywałe wyczyny. Kręcą się one wszystkie koło 200 klm na godzinę, w przeróżnej długości jazdy, aż do 24 godzin.

*

W osobnej, zwartej kolumnie, stoją maszyny amerykańskie. Bije od nich spokojem, flegmą, potęgą i wygodą.

Amerykanin jest stworzeniem przedewszystkiem praktycznem. Niema więc tu owych srebrzystych pokazowych podwozi, tak mało, albo raczej nic nie podobnych, do ich siostrzyczek użytkowych, przeznaczonych nie do stania na pluszu, lecz do biegania po szosach.

Zato widać, naprzykład, zwykłe motory w ruchu, z częściami tak pięknie pokrajanemi, że widać pracę, wykonywaną przez najdrobniejsze elementy.

Niezwykle ciekawe to widowisko. Patrząc na te tysiące różnorodnych części, jakąś nieuchwytną, niewidoczną siłą wprawiane w miarowy i celowy ruch, wierzyć się niechce, że to wszystko może sprawnie i niezawodnie pracować.

A kiedy się uświadomi sobie, że jednak tak w rzeczywistości jest, to mimowoli chyli się głowa przed rozumem, pracą i genjuszem ludzkim.

*

Jest w zwyczaju, że opisując doroczny salon automobilowy, trzeba rozpocząć od dania mu jakiejś nazwy. Tak się już utarło, bo dotąd salon prawie każdego roku, przynosił coś epokowego.

Otóż z tem w roku bieżącym jest trudniej. Żadnych wywrotowych, rewolucyjnych nowości nie ma.

Jedni nazwali więc go salonem sześciocylindrówki, drudzy salonem komfortu.

Jedno i drugie określenie jest wprawdzie słuszne, ale to są tylko cechy, kierunki w jakich idzie rozwój motoru i samochodu. Ale niema w tem nic epokowego. To nie jest rewolucja, a tylko normalna ewolucja.

Ja nie szukam specjalnej nazwy i nie martwię się tem, że nie rzuca mi się ona sama pod pióro. Salon te goroczny nie przyniósł ani jednej oszałamiającej zdobyczy, natomiast pokazał ogromne pogłębienie samego problemu i to we wszystkich najdrobniejszych szczegółach.

Widać wczucie się, wgłębienie w celowość każdej najdrobniejszej części. Odbywa się rewizja wielka i wszechstronna całokształtu z dotychczasowych zdobyczy, tak pod względem techniki, jak i ekonomji.

Wiemy dobrze wszyscy, że przemysł automobilowy europejski, reprezentowany przedewszystkiem przez Francję, i przemysł amerykański, chadzały dotąd zupełnie różnemi drogami.

Dla europejczyków dotąd głównym miernikiem postępu w tej dziedzinie było zwiększenie wydajności motoru, innemi słowy uzyskanie jaknajwiększej ilości koni z jednego litra pojemności cylindrów. Umysł konstruktorów europejskich wysilał się prawie całkowicie w tym jednym kierunku.

Pojemność cylindrów gwałtownie się zmniejszała, jak talje naszych prababek, kompresja i obroty coraz większe, benzyny coraz mniej, ale i trwałości i pewności funkcjonowania również mniej.

Amerykanów ten punkt widzenia nigdy specjalnie nie interesował. Bogaci w benzynę i pieniądz, wolni od nerwów, budowali samochód przedewszystkiem wygodny pod każdym względem, cichy i pewny, no i niezadrogi.

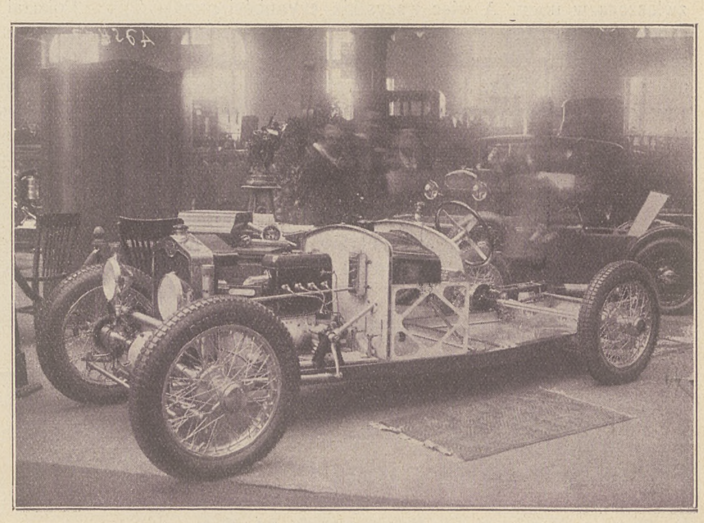
Oba te kierunki zdobywały górę z różnych stron. Dziś oba doszły już do szczytu, a nawet przeszły go, i każdy z nich zaczyna już iść ścieżynkami przebytemi przez przeciwnika.

Naturalnym wynikiem tego jest zbliżenie poglądów obu stron.

Amerykanie zmniejszają powoli pojemność cylindrów, starają się dodać życia swym motorom, a europejczycy naodwrót powiększają cylindry i dążą do uzyskania jaknajwiększej elastyczności silników.

Jednem wspólnem dążeniem dziś, jest zmniejszenie pracy i wysiłku kierowcy do minimum, a to przez zautomatyzowanie różnych jego funkcji, przez zapewnienie mu jaknajwygodniejszej no i najpewniejszej jazdy.

Wszyscy się zgodzili, przynajmniej na dziś, że sześciocylindrowy motor jest złotym środkiem. Ma on



21 Salon Paryski. Podwozie „Tracta".

w stosunku do czterocylindrowego dwa ogromne plusy. Elastyczność i bez porównania mniejsze wibracje.

Możnaby powiedzieć, że w takim razie ośmiocylindrowy powinien być pod tym względem jeszcze lepszy.

Tak, tu jednakże zysk jest już znacznie mniejszy, natomiast występują różne trudności wskutek poważnego skomplikowania motoru.

Wystarcza 6 cylindrów, jeśli niemi można przejechać kilkaset kilometrów w terenie falistym, bez zmiany biegów. I taki rekord już istnieje.

Wszystkie więc marki, prawie bez wyjątku, wystąpiły na salonie z sześciocylindrówkami.

Przejdźmy do podwozia. Widzimy więc przedewszystkiem samoczynne oliwienie wszystkich części samochodu. Różne są systemy, wszystkie jednak dążą do tego, ażeby wyrzucić ze skrzynki z narzędziami pompę ze smarem, to jedno z najbrudniejszych narzędzi. Dziś niema potrzeby wyszukiwać godzinami jaknajlepiej ukryte w różnych załamach, dziesiątki końcówek kulkowych, ażeby wcisnąć trochę w nie, a trochę obok, żółtego smaru. Dziś wystarczy nalać w małe pudełko trochę oliwy, czy też nacisnąć raz jeden pompkę, a oliwa sama rozchodzi się po całem podwoziu, docierając do wszystkich jego ruchomych części.

21 Salon Paryski. Skrzynka chyżości „Cottin-Desgouttes".

Nie trzeba czyścić karburatora, bo robi to filtr. Drugi filtr czyści powietrze, trzeci oliwę.

Stworzono przeróżne ułatwienia przy kierowaniu, zwłaszcza w nocy. A więc wszystkie czynności przy zapalaniu i gaszeniu różnych świateł, sygnalizowaniu, zapłonie, wykonywuje się jednym palcem bez puszczania z ręki kierownicy. Jednym ruchem małego lewarka z wewnątrz karoserji zamyka się mocno maskę i wszystkie drzwi.

W dziedzinie wygody dochodzi się już do perwersji.

Nie mówię już o poszukiwaniach w kierunku jaknajlepszego uresorowania. Już nietylko łamią osie na dwie części, ale wogóle je wycofują. Pozostaje więc tylko resor, jakoby mający posiadać niebywałe własności pod względem giętkości i wytrzymałości.

Nie mówię również o karecie. Ta została już wszędzie na zachodzie uznaną, jako jedyny słuszny typ karoserji. Tak, ale w niej przeszkadza znów dach. Ma on chronić od deszczu, ale zarazem nie przeszkadzać nietylko w patrzeniu w pozycji siedzącej na piękne szczyty gór, lecz nawet w możności wstania w środku karoserji, i oparłszy się łokciami o brzeg dachu, rozkoszowania się podczas jazdy widokami i powietrzem, jakby z jakiegoś balkonu.

Zarzucono więc przezroczyste dachy, a zrobiono je w postaci ruchomych zaluzji, jak przykrycia amerykańskich biurek, za jednem naciśnięciem sprężyny, dowolnie chowające się w tyle karoserji. Malutkie i niewidoczne rynienki zbierają natrętne krople deszczu, które potrafią przedostać się przez spojenia gumowe i odprowadzają nazewnątrz.

Ale to wszystko jeszcze nic. Widziałem Hispano, która poza niebywale luksusowem wykończeniem, posiadała, umieszczone w oparciu przedniego siedzenia, wspaniały neseser nietylko tualetowy, ale i bufetowy no i ogromny aparat radiowy.

Czegóż jeszcze dusza zapragnąć może.

*

A więc możemy sobie powiedzieć, że dzisiejszy samochód jest już czemś bardzo zbliżonem do ideału.

Pokazał nam to jasno i we wszystkich szczegółach salon paryski.

Czegóż więc brak nam jeszcze w dziedzinie komunikacji automobilowej?

Jeśli chodzi o Zachód, to dość trudno odpowiedzieć na to pytanie.

Jeśli jednak ograniczymy się tylko do Polski, to, wielu nas tylko będzie, wszyscy krzykniemy głośno i razem:

— Dróg, dróg i jeszcze raz dróg! Obyśmy tylko głosów sobie nie zerwali, skutku nie osiągając.



Rys. 1. Ogólny widok wystawy.

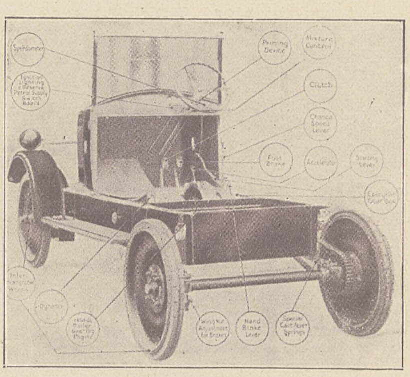
INŻ. ADAM GLÜCK.

WRAŻENIA Z SALONU LONDYŃSKIEGO

OLYMPIA SHOW

(Korespondencja własnego sprawozdawcy).

WPRAWDZIE zaproszenie do zwiedzenia wystawy otrzymałem od pewnej, poważnej, angielskiej fabryki silników jeszcze z końcem września, zdecydowałem się jednak na wyjazd w połowie października. To też zanim załatwiłem formalności paszportowe i t. p., zostało stosunkowo niewiele czasu, aby zdążyć na wystawę, którą 22 października zamykano. Musiałem zatem pojechać „non stop“ najkrótszą drogą przez Berlin, Hannover, Bentheim, Rotterdam do Hoock van Holland, gdzie nocą wsiadłem na okręt, który mnie zawiózł do Harvich— portu angielskiego. Kontrola paszportów i dokumentów odbywa się osobno dla Anglików i oddzielnie dla obcych. Mimo posiadanej wizy, każdy cudzoziemiec musi oddać urzędnikowi wypełnioną landingcart i udowodnić w jakim celu i na jak długo do Anglji przyjeżdża. Wszystko to odbywa się dość szybko, a następna rewizja pakunków też nie jest zbytnio ostra. Tymczasem podstawiono garnitur kolejowy i po około półtoragodzinnym pobycie w porcie, jadę już wprost do Londynu. Pociąg po dwóch godzinach zajeżdża na Liverpool-Station. Cała droga Kraków — Londyn trwa prawie 40 godzin. Już przy pierwszym kroku w angielskiej stolicy olbrzymi ruch oszałamia przybysza. Taksówki i omnibusy dzierżą prym w ruchu ulicznym; niezliczona ich ilość bezustannie posuwa się naprzód, dość rzadko tylko spotyka się wóz ciężarowy ciągniony przez konie i wówczas mimowoli budzi się w obcym przybyszu wdzięczność dla tych dzielnych zwierząt, które właściwie choć tutaj ruch hamują, tem samem jednak ułatwiają pieszym przejście przez jezdnię na drugą stronę ulicy. Widziałem także w mieście stosunkowo dużo parowych samochodów ciężarowych, które sapiąc i buchając kłębami dymu, posuwały się dość wolno naprzód.

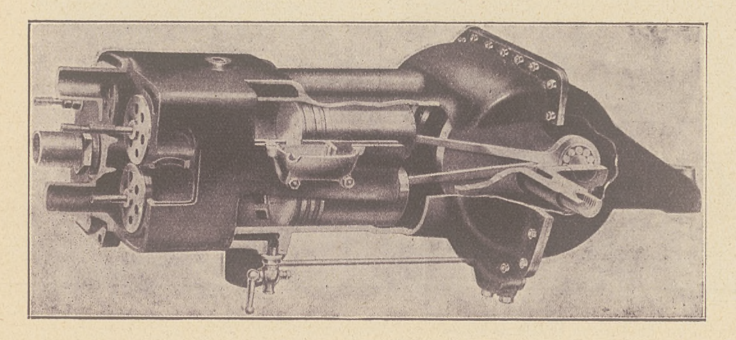


Rys. 2. Podwozie m-ki Trojan.

Dla fachowca ulica jest przy takim ruchu samochodowym poniekąd wystawą, a więc patrzy, uważnie na morze wehikułów, chce zeń wyłowić coś interesującego, porównuje i zastanawia się.

Jak już wspomniałem, taksówki i omnibusy zwane potocznie przez Anglików bas'ami, panują nad ruchem ulicznym. Omnibusy choć zdaje się są dość nowe, prawie niczem nie przypominają tworów nowoczesnej techniki samochodowej, jedynie może wyzyskanie w nich miejsca dla pasażerów i kierowcy wskazuje na ich młodość. Wszystkie jeżdżą napełnych gumach, co im oczywiście na londyńskich brukach niewiele szkodzi. Spotykane niekiedy omnibusy prywatne, kursujące na podmiejskich linjach, są już modniejszego typu, mają niskie podwozia, pneumatyki i t. p. A taksówki — jeszcze gorzej, przeważnie antyki, dziesięcio — a nawet może dwudziestolatki, często bez rozrusznika, ze skromnem akumulatorowem oświetleniem

reflektorów i czasem nawet oliwną lampeczką obok taksometra. To też zdarzało mi się, że kierowca dla odczytania opłaty, musiał wychodzić z wozu i dopomagać sobie zaświeceniem zapałki. Taksówki, o ile mogłem to od zewnątrz spostrzec, znajdują się prze-



Rys. 3. Silnik samochodu Trojan.

ważnie w maszynowo dobrym stanie, na co, poza staranną obsługą wpływają zbawiennie doskonałe londyńskie bruki. Ważnym czynnikiem w konserwacji omnibusów jest również ścisłe przestrzeganie właściwego obciążenia. Nieraz też podziwiałem flegmę i sumienność Anglików, którym mimo, że podjechał do przystanku długo oczekiwany omnibus, widząc znak konduktora, iż miejsca siedzące są zajęte, nie wpadło na myśl, żeby doń wchodzić lub wskakiwać.

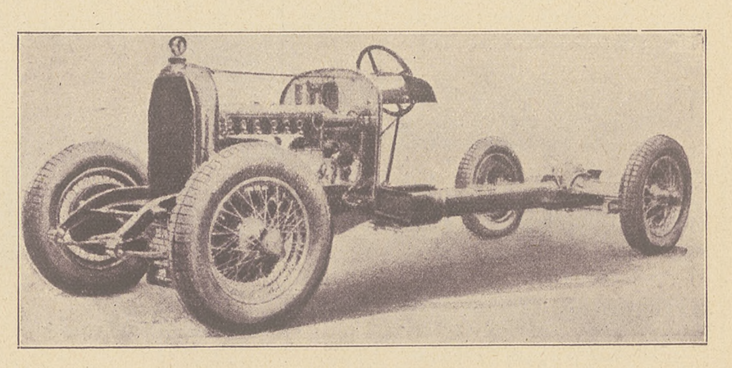
Od czasu do czasu spostrzega się Rolls-Royca, modny amerykański lub kontynentalny wóz, które na tak „archaicznem" tle nawet w tym zgiełku ulicznym wyróżniają się dobitnie. Czasem ciężarowy Ford urozmaica widok. W takich warunkach naturalnie balony i hamulce na przednich kołach widzi się stosunkowo rzadko na ulicach Londynu. Bardzo wiele spotyka się motocykli solo i z najrozmaitszemi przyczepkami oraz samochodzików trzykołowych przeważnie typu Morgan; w Anglji od tych ostatnich pobierają w stosunku do normalnych samochodów mały podatek, przy swojej wprost prymitywnej jednak mocnej budowie i doskonałych drogach sprawnie funkcjonują przez długie lata.

Ruch uliczny regulowany jest bardzo sprawnie przez policjantów, którzy w swych czynnościach dochodzą do takiej wprawy, że nie przerywając ani na chwilę udzielania znaków kierowcom, dają jednocześnie informacje zgłaszającym się przechodniom. Mówiono mi wprawdzie, że w Londynie jest dziennie kilka śmiertelnych wypadków przejechania, stanowią one jednak procentowo bardzo znikomą cyfrę.

Naturalnie, że przy tak wielkim i gęstym ruchu w mieście nie może być on tak szybki, to też samochód nie należy w Londynie do najdogodniejszych środków lokomocji, którymi są t. zw. tub, przebiegające podziemnymi tunelami miasto i okolicę we wszystkich kierunkach. Te elektryczne pociągi w zależności od pory dnia i związanej z tem frekwencji, składają się z garniturów trzech — lub sześciowagonowych. Przedni wagon mieści w swoim wnętrzu popędowy elektromotor, a w nowszych typach także urządzenie do otwierania na stacjach drzwi pozostałych wagonów, przez co daje się zaoszczędzić na obsłudze. Tuby jadą za sobą przeważnie w odstępach 3-ch minutowych i są właściwie głównym środkiem lokomocji londyńczyków, których mieszkania przeważnie są znacznie oddalone od warsztatu pracy. Do stacji, znajdujących się stosunkowo głęboko pod powierzchnią ziemi, prowadzą ruchome schody lub olbrzymie windy. Wprawdzie są też w Londynie tramwaje — podobno jedyne przedsiębiorstwo miejskie — ale odgrywają one ze względu na małorozległą sieć i jakąś widoczną wprost do nich niechęć ludności nieznaczną rolę w ruchu.

Ale prawda, mam się z Szanownymi Czytelnikami podzielić wrażeniami z wystawy samochodów, więc nie chcąc narazić się na ciosy redaktorskiego ołówka, muszę czemprędzej przejść do właściwego tematu. Jak zaznaczyłem, na ulicy widziałem też poniekąd wystawę samochodów, a więc niech to będzie usprawiedliwieniem mego przydługiego nieco wstępu.

Naturalnie, że chęć zobaczenia wszechświatowej wystawy potęguje się jeszcze w miarę zbliżenia się do niej. To też mimo prawie 40-to godzinnej nieprzerwanej podróży z morską „huśtawką" i dwoma nieprzespanemi nocami zaledwie w godzinę po przyjeździe, siedziałem już w omnibusie, który mnie wiózł do Kensington — zachodniej części Londynu, gdzie



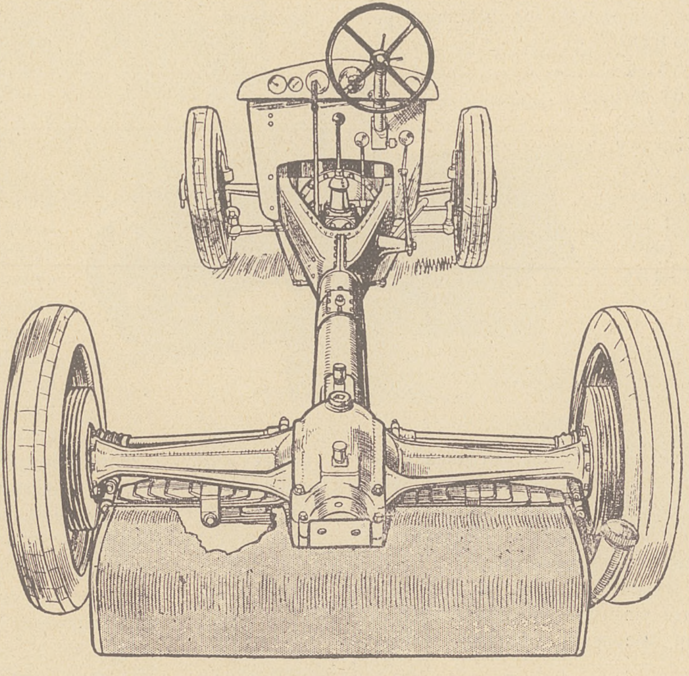
Rys. 4. Podwozie Austro-Daimler. (Widok z boku).

dwie olbrzymie hale gościły dwudziestopierwszą z rzędu wystawę wozów osobowych. Wystawy motocykli i ciężarów mają odbyć się każda z osobna w tym samym gmachu, w nieco późniejszym terminie.

Pierwsze wrażenie imponujące: ogromna ilość stoisk, morze światła, a jeszcze więcej ludzi. Wozy wszelkiego „kalibru", od małego 4-ro cylindrowego

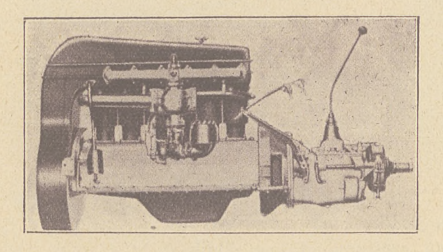
832 cm. kub. Triumpha do potężnego Mercedesa „Grand Prix“ 36/220 konnego. Naturalnie, że trudno jest w tych warunkach szybko się zorjentować, by przeprowadzić planowe oględziny. Wystawa składała się z 533 stoisk, w czem fabryki samochodów zajęły 100 stoisk, zaś w pozostałej części wystawione były najrozmaitsze akcesorja samochodowe i materjały konstrukcyjne.

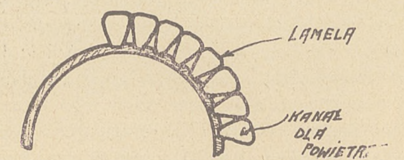
Na równo 100 reprezentowanych fabryk samomochodów było 45 firm angielskich, 21 — francuskich, 17 — amerykańskich, 8— włoskich, 3 — belgijskich, 2 — niemieckich, 2 — austrjackich i po 1— z Hiszpanji i Kanady. Angielski przemysł samochodowy był w komplecie i zresztą jak to zwykle bywa, jako miejscowy, przewyższał ilościowo poszczególnie reprezentowane kraje. Jednak udział obcych wystawców był bardzo znaczny, wynosił on równo 55% i dlatego można uważać salon londyński za internacjonalny.


Rys. 5. Podwozie Austro-Daimler. (Widok z tyłu).

Dla zwiedzającego wystawę fachowca jest ona tembardziej interesującą, im więcej jest na niej nowych konstrukcji, odmiennych od normalnych. Czy one są celowe i praktyczne, czy też nie, jest to dla niego kwestją drugorzędną, gdyż posiada własny krytycyzm. Po zapoznaniu się z katalogiem wystawy z żalem skonstatowałem, że oryginalnych i ciekawych konstrukcji prawie że nie wystawiono. Wśród ściśle angielskich marek może najbardziej interesującym ze względu na swą konserwatywną, a raczej już zacofaną budowę był mały samochód marki Trojan. Ma on silnik dwutaktowy o 4-ch cylindrach, posiadających parami wspólne komory wybuchowe i osadzone na wspólnym czopie korbowym, korbowody sąsiadujących (w połączonych cylindrach) tłoków. Pracuje więc ten silnik jako dwucylindrówka na podobieństwo silników systemu Garellego, zastosowanych w znanych u nas motocyklach Pucha. Silnik wbudowany jest wpoprzek i umieszczony jest leżąco pod nogami kierowcy z boku; połączony jest on dość prymitywnie z trzechbiegowym (dwa biegi naprzód, jeden w tył) planetarnym zmiennikiem szybkości zakończonym trybem, z którego ruch przedostaje się zapomocą długiego łańcucha do tyłu. Gaśnik znajduje się w pewnej odległości od silnika i stosunkową długą rurą zostaje mieszanka doprowadzana do cylindrów, oprócz tego kilka jeszcze rur i rureczek upiększa widok; koła zaopatrzone są w pełne gumy. Cena podwozia wynosi funt. szterl. 115,—, a więc stosunkowo jest bardzo wysoka. Na rycinie 2 przedstawiony jest ten kwiatek angielskiego konserwatyzmu, który mimo silnych obcych wpływów tak często daje się spotkać w wielu angielskich konstrukcjach.

Obok Trojana było stoisko belgijskiej Minervy, a więc łatwo sobie wyobrazić, jak prezentował się na takiem tle angielski twór.


Rys. 6. Blok maszynowy samochodu f-y Franklin.

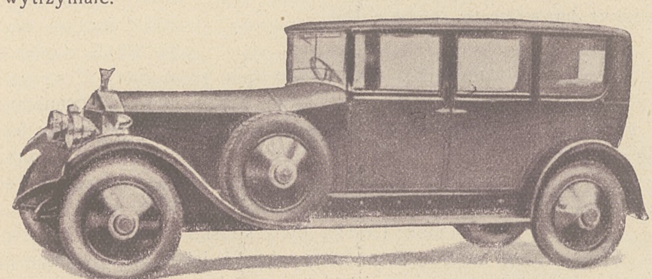


Rys. 7. Częściowy przekrój poprzeczny cylindra Franklin.

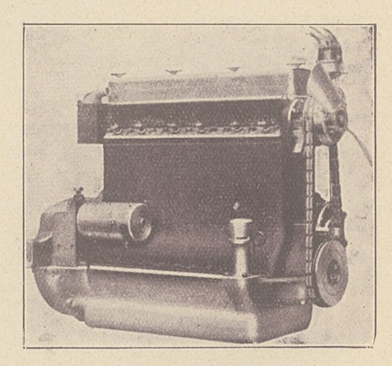
Z innych naprawdę ciekawych konstrukcji przedewszystkiem trzeba wspomnieć Austro Daimlera, które to podwozie przedstawione jest na rycinach 4 i 5. Nie posiada ono właściwej ramy, a jedynie potężna rura stanowi fundament i nosi w swem przedniem rozwidleniu trzylitrowy sześciocylindrowy silnik zblokowany

ze skrzynką biegów. Przednia część podwozia ma właściwie normalną formę i utworzona jest z dwóch podłużnic o profilu z blachy stalowej przystosowanych do podwieszenia resorów półeliptycznych. Za skrzynką biegów obie podłużnice wygięte są ku sobie, tworząc osadę dla wspomnianej rury, która w swem wnętrzu kryje wał kardanowy i inne organy. Tylne koła osadzone są w wahliwie ruchomych półośkach, wspartych na trzech krótkich poprzecznych resorach. Przednia oś jest normalna. Typ ten bardzo przypomina Tatrę. Ciekawy był widok Anglików, oglądających ten wóz, a zwłaszcza jego tylny most z łamanemi półośkami (reprezentowanemi jeszcze na wystawie przez markę Steyr); cel tej konstrukcji był im przeważnie niejasny, widzieli w niej jakąś „ekstrawagancję". Przeciętny Anglik nie zna złych dróg i nie może sobie poprostu ich wyobrazić, dlatego urządzenie, zmierzające do ulepszenia jakości jazdy po złych drogach jest mu obce. Szczęśliwi są angielscy automobiliści! W wozach angielskich budowanych dla kolonji, uwzględniają konstruktorzy tamtejsze marne drogi przez dobór wysokowartościowych materjałów konstrukcyjnych i przedymensjonowanie niektórych organów, dzięki czemu samochody kolonjalne są nader wytrzymałe.

Rys. 8. Austin-Seven.



Rys. 9. Rolls-Royce, najdroższy wóz wystawiony.



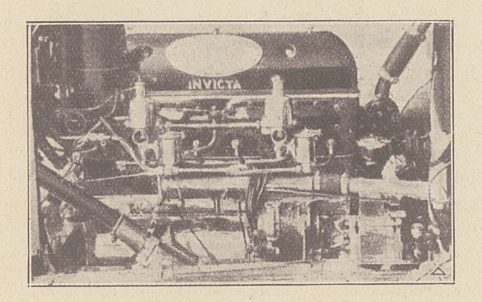
Rys. 10. Dwulitrowy silnik Rover.

Trzecim z kolei wozem, który zwrócił moją uwagę był amerykański sześciocylindrowy Franklin chłodzony powietrzem. Blok maszynowy tego wozu przedstawiony jest na rycinie 6. Na przedłużeniu wału korbowego na przodzie, osadzona jest turbina, która ssie powietrze z zewnątrz i tłoczy je przez szeroką rurę ku głowicom cylindrów. Każdy z pojedyńczo stojących cylindrów, zaopatrzony jest od zewnątrz w koszulki złożone z miedzianych lamel, tworzących podłużne kanaliki na wzór podobnych urządzeń w chłodnicach. Na rycinie 7 przedstawiam częściowy przekrój poprzeczny cylindra Franklina i widać tam wyraźnie kształt kanalików dla chłodzącego powietrza. Pchane przez turbinę powietrze dostaje się do kanalików, otaczających cylindry i wskutek dużej powierzchni i odpowiedniego materjału zostaje ciepło szybko odprowadzone nazewnątrz. Sądząc z wytrwałości Franklina, który już od szeregu lat stosuje w swych osobowych i nawet ciężarowych wozach chłodzenie powietrzne, przypuszczać należy, że osiągnął on w praktyce dobre rezultaty. Konstrukcja cylindrów Franklina wydaje mi się zbyt kosztowna, a pozatem jego silnik pod względem estetycznym pozostawia bardzo wiele do życzenia.

Jedynym dwucylindrowym wozem na wystawie poza wspomnianym Trojanem, który niesłusznie Anglicy uważają za czterocylindrowca, był Jowett, posiadający dwa naprzeciwległe cylindry. Poza swoim silnikiem wóz ten nie przedstawia nic osobliwego. Inne angielskie wozy dwucylindrowe są przeważnie typu trzechkołowego i dlatego znalazły się dopiero na późniejszej wystawie motocyklowej. Naogół można było spostrzec tendencję do zwiększania ilości cylindrów, na co wskazuje bardzo poważna, bo prawie 44% wynosząca cyfra silników sześciocylindrowych i kilkanaście wystawionych ośmiocylindrowych, które stanowiły prawie 8% wszystkich eksponatów. Wśród ośmiocylindrówek najtańszym był stosunkowo niemiecki Horch.

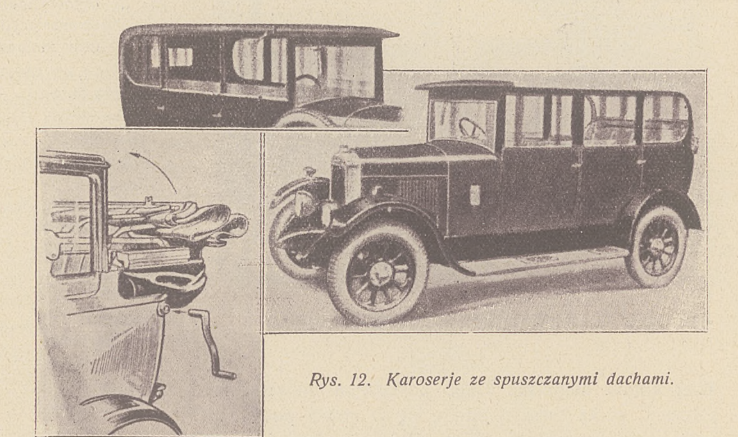
Do najbardziej popularnych wozów w Anglji należą Austin-Seven i Morris-Cowley. Austin (ryc. 8) posiada czterocylindrowy silnik 56 $\times$ 76 mm. niekiedy ma zamkniętą czterosiedzeniową karoserję i wygląda poniekąd jak zabaweczka. Cena jego wynosi z otwartem nadwoziem funt szterl. 135. Wózek ten nadaje się tylko na angielskie lub im podobne drogi. Był on wystawiony w najrozmaitszych formach i wykonaniach, przyczem stale cieszył się dużem powodzeniem. Morris-Cowley posiada czterocylindrówkę 69, 5 $\times$ 102 mm. jest budowany dość modnie, ze zdejmowaną głowicą,

bocznymi zaworami, przednimi hamulcami, zblokowaną skrzynką biegów, balonami i t. d. Cena jego z nadwoziem zamkniętem czteroosobowem wynosi funt. szterl. 175. Firma Morris buduje wielkiemi serjami i wystawiła oprócz wymienionego jeszcze typy sześciocylindrowe.



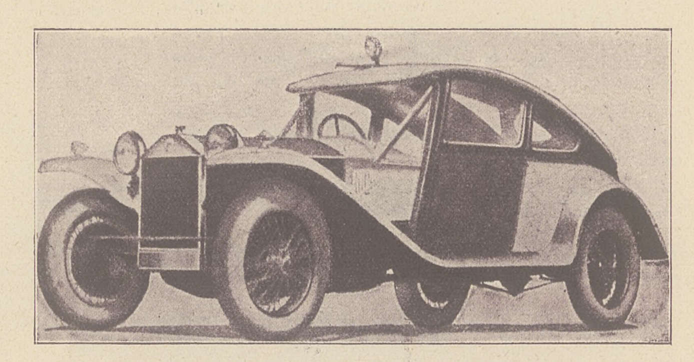
Rys. 11. Jak wygląda pod maską samochód Invicta.

Na te popularne „wehikuły zwykłych śmiertelników" spoglądał z pewną pogardą Rolls-Royce, niby król samochodów angielskich otoczony ja kimś nimbem chwały. Firma ta buduje tylko wozy 6-cio cylindrowe w 2-ch typach: 20-to i 40-to KM. bardzo starannie wykończone, za co notabene każe sobie dobrze płacić. Podwozia tej marki są zawsze zaopatrywane w bardzo luksusowe karoserje. Przedstawiony na rycinie 9, wóz marki Rolls-Royce kosztował „bagatelkę" tylko 3.215 funt. szterl. i był najdroższym samochodem na wystawie.



Rys. 12. Karoserje ze spuszczanymi dachami.

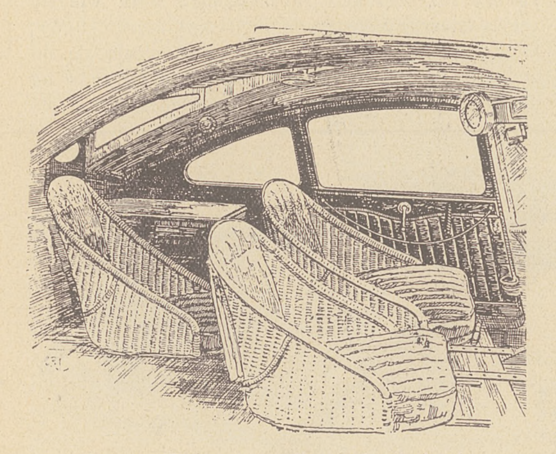
Jedynym 12-to cylindrowcem był angielski Daimler, którego cylindry rozmieszczone są w kształcie litery V. Cała konstrucja tego wozu robiła nader korzystne wrażenie. Wśród angielskich wozów dobrze prezentowały się też nowe modele firmy Rover (dwulitrowy 6-cio cylindrowy silnik przedstawiony jest na 10-tej rycinie), firmy Sunbeam 6-cio i 8-mio cylindrowe jednorzędówki, Talbot 6-cio cylindrowy, na którym poznać było wpływ romański zjednoczonej z tą fabryką firmy francuskiej tego samego brzmienia. Oprócz tego wystawionych było bardzo wiele starannych i ładnych konstrukcji przeważnie obcych; amerykańskich, włoskich, francuskich, austryjackich i niemieckich. Trzeba też zaznaczyć, że znajdowały się na wystawie oprócz tu już wspomnianych jeszcze inne ładnie i elegancko skonstruowane angielskie maszyny, ale było ich stosunkowo niewiele. W angielskich wozach najczęściej brak tego spokoju, tej linji, jaka charakteryzuje romańskie konstrukcje. Przypatrzmy się n. p. silnikowi marki Invicta na rycinie 11-tej. Ile tam rur i rureczek, rozmaitych połączeń i organów, szpecących zewnętrzny wygląd. Poprostu wydaje się, że konstruktor dążył tu do komplikacji. Po co i na co? Pytanie to często nasuwało mi się podczas oględzin angielskich wozów. Przyznać jednak należy Anglikom, że budują solidnie, wybredni są w doborze materjału i zwracają baczną uwagę na staranne warsztatowe wykończenie; jedynie ciężko decydują się do zmian i wprowadzenia nowości i wprost kurczowo trzymają się starych, wypróbowanych konstrukcji. Wydaje mi się, że angielska technika samochodowa stoi obecnie nieco w tyle za amerykańską i kontynentalną. Niektóre jednak okoliczności pozwalają przypuszczać, że niezadługo obce wpływy znajdą łatwiejszy dostęp do angielskich konstruktorów, którzy jak to wspomniałem trudno decydują się do zmian, a skoro je raz wprowadzą niechętnie, znów od nich odstępują. Wybitnym tego przykładem jest stosowanie w większości angielskich silników wiszących zaworów głowicowych, które obecnie w innych krajach coraz mniej są w użyciu. Filtry dla powietrza doprowadzanego do gaźnika znajdują w angielskich samochodach narazie bardzo małe zastosowanie, natomiast spotkać je można było prawie we wszystkich wystawionych obcych wozach. Do inowacji, które przecież jakoś łatwiej znajdują dostęp do Anglików należy urzą-



Rys. 13. Oryginalna karoserja na podwoziu Lancia.

dzenie centralnego smarowania wszystkich organów podwozia. Na rycinie 18-ej przedstawione jest urządzenie centralnego smarowania w samochodzie marki Armstrong-Siddeley; podobne urządzenia można było spotkać jeszcze w wielu droższych wozach angielskich. Termostaty do samoczynnej regulacji chłodzenia wodnego należą też często do normalnego wyposażenia angielskiego samochodu.

Podobnie jak w wielu innych krajach, gdzie samochód stał się artykułem codziennego użytku, tak i w Anglji najszersze zastosowanie znajduje karoserja zamknięta; jej rozpowszechnieniu sprzyja jeszcze bar-



Rys. 14. Wnętrze karoserji na podwoziu Lancia.

dziej klimat angielski. Chęć posiadania uniwersalnej karoserji, coraz bardziej odbija się w nowo-powstających konstrukcjach. Na rycinie 12-tej przedstawione są ostatnie typy karoserji ze stałemi ścianami i ściąganymi dachami. Prawdziwą „ekstrawagancją" wystawioną w Olympji była 3-siedzeniowa karoserja zmontowana na podwoziu Lancia (ryciny 13 i 14). Miała ona naśladować luksusowy jacht, ale była w gruncie rzeczy dość niesmaczna. Wóz typowy angielskiego wyglądu wyobrażony jest na rycinie 15-tej. W dziale karoserji zwracała na siebie uwagę przyczepka 2-kołowa (rycina 16) mieszcząca pokój mieszkalny z wszelkiemi utensyljami dla tzw. „week end" wycieczek na sobotę i święta.

Wielkim powodzeniem cieszyła się szczególnie wśród młodzieży kopja wyścigówki, którą obecnie fabrykuje Bugatti dla celów reklamowych i przyswojenia dziecku swych wozów. Samochodzik ten poruszany jest elektromotorem, czerpiącym prąd z akumulatorów umieszczonych pod pseudo-maską. Zabawka ta (rycina 17-ta) kosztuje „tylko" 60 funt. szterl.

Ramy niniejszego artykułu nie pozwalają na szczegółowe rozpatrzenie całej masy wozów wystawionych na Olympji. Dlatego postaram się zapoznać Szanownych Czytelników z najważniejszemi charakterystycznemi cechami konstrukcyjnemi eksponatów na podstawie krótkiej statystyki porównawczej.

Ilość cylindrów.		*Łączna pojemność cylindrów.*	
Silniki czterocylindrowe	46,5%	Ponad 3 litry	30%
„ sześciocylindr.	44 „	od 2 — 3 litrów	25 „
„ ośmiocylindrowe	8 „	od 1,5 — 2 litrów	20 „
„ dwunastocylindr.	8 „	poniżej 1,5 litra	25 „
„ dwucylindrowe	9 „		

Zawory i ich sterowanie.		*Rodzaj głowicy.*	
Wiszące głowice	46,5%	Zdejmowana	92%
boczne stojące	41,7 „	stała	8 „
suwakowe	9,6 „		
rozmaite inne	2,2 „		

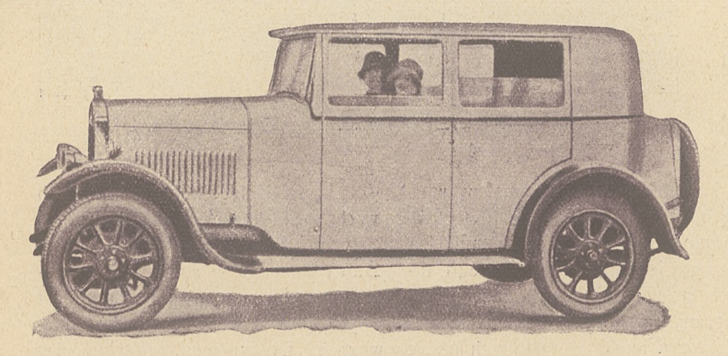
Chłodzenie.		*Zapał.*	
Z pomocą wentylatora	61,5%	Magneto	67%
bez wentylatora	38,5 „	baterją	29 „
z pompą wodną	61,5 „	podwójne	4 „
termosyfonem	37,5 „		
powietrzem	1 „		

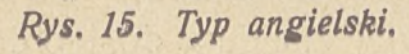
Sprzęgło.		*Ilość łożysk wału korbowego,*	
Jednopłytkowe	65,4%	Trzy łożyska	11%
wielolamelowe	22,4 „	cztery łożyska	43 „
stożkowe	10,9 „	siedm łożysk	46 „
inne rozmaite	1,3 „		

Skrzynka biegów.		*Umieszczenie przełączn. biegów.*	
Zblokowana	80%	W środku	64,5%
osobna	20 „	po prawej stronie	35,5 „

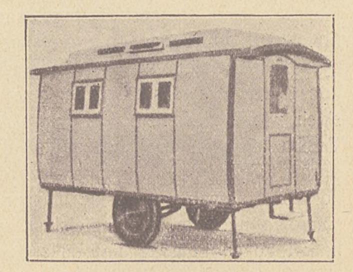
Ilość biegów.	
Cztery	57,7%
trzy	41,7 „
dwa	0,6 „

Wał kardanowy.		*Napęd końcowy.*	
Odkryty	49,1%	Tryby spiralne	86,5%
zakryty	49,7 „	ślimakowe	9,2 „
rozmaite inne	1,2 „	tryby proste	3,2 „
		rozmaite inne	1,1 „





Rys. 15. Typ angielski.



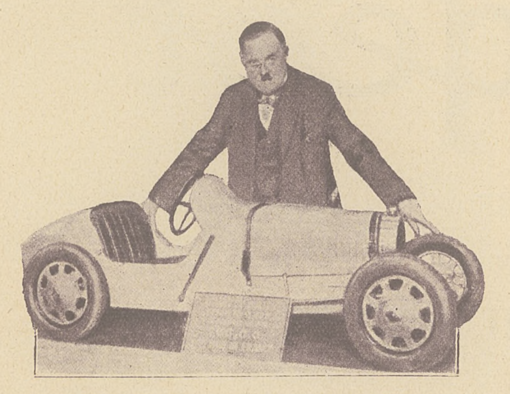
Rys. 16. Przyczepka mieszkalna.

Resory.

Przednie.		*Tylne.*	
Półeliptyczne	91,7%	Półeliptyczne	69,5%
ćwierćeliptyczne	3,2 „	ćwierćeliptyczne	11,3 „
poprzeczne	1,9 „	poprzeczne	1,6 „
kantylewery	1,9 „	kantylewery	16,7 „
rozmaite inne	1,3 „	rozmaite inne	0,9 „
Hamulce.		*Koła.*	
Na 4 koła	93%	Tarczowe	16,4%
na tylne	7 „	drewniane	14,6 „
z mechanicznem pośrednictwem (serwo)	17 „	stalowe szprychy	29,4 „
bez niego	83 „	druciane szprychy	39,6 „

Umieszczenie zbiornika benzyny.

Z tyłu	64,4%
z przodu	27,9 „
rozmaite inne	7,7 „

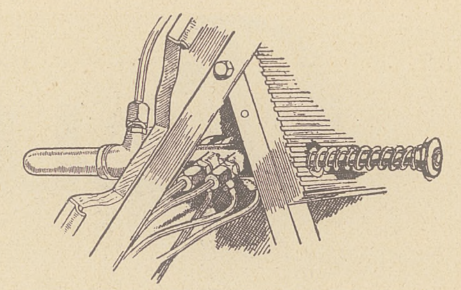


Rys. 17. Dziecinna wyścigówka 1,5 ltr. Bugatti.

Na zakończenie i uzupełnienie tej porównawczej statystyki muszę jeszcze zaznaczyć, że większość wystawionych silników miała tłoki aluminiowe, lub temu podobne, oliwienie silnika uskutecznione było najczęściej pod ciśnienieniem z pomocą pompy, a kierownice typu śrubowego i ślimakowego były mniejwięcej jednakowo rozpowszechnione.

Na galerjach obydwu hal wystawowych umieszczone były stoiska z najrozmaitszemi dodatkami i przyborami samochodowymi. Bardzo licznie były reprezentowane różnorodne urządzenia do pochylania i skręcania reflektorów, elastyczne kierownice, pneumatyczne poduszki siedzeniowe, najrozmaitszych typów wycieracze do szyb i wiele, wiele innych rzeczy.

Tegoroczna Olimpja Show miała niewątpliwie charakter internacjonalny. Nasuwa się pytanie dlaczego



Rys. 18. Centralne smarowanie podwozia za naciśnięciem pedału w samochodzie Armstrong-Siddeley.

w porównaniu do innych wystaw przyniosła mało stosunkowo urozmaicenia w nowych, odmiennych od standartowego typu konstrukcjach. Znając angielski konserwatyzm, nie można było spodziewać się po Anglikach oryginalnych nowości. Ale dlaczego nie dostarczyli ich inni tak licznie w Londynie reprezentowani wystawcy? Nowatorami, a właściwie tymi rewolucjonistami konstrukcyjnymi są zwykle młodzi konstruktorzy, dla których wskutek rozmaitych trudności i formalności (jak n. p. uwarunkowanie przyjęcia na wystawę od należenia do Society of Motor Manufacturers and Traders) zamknięte zostały wrota Olimpji.



Peugeot

na tegorocznym Salonie Samochodowym w Paryżu
wzbudził podziw swemi eksponatami 40 HP oraz 80 HP

6 CYLINDRÓW

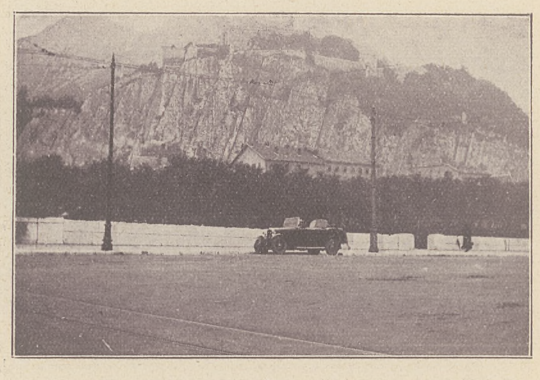
SALON WYSTAWOWY:

WARSZAWA, MONIUSZKI 5, TEL. 293-99

Wielka turystyka w fotografji



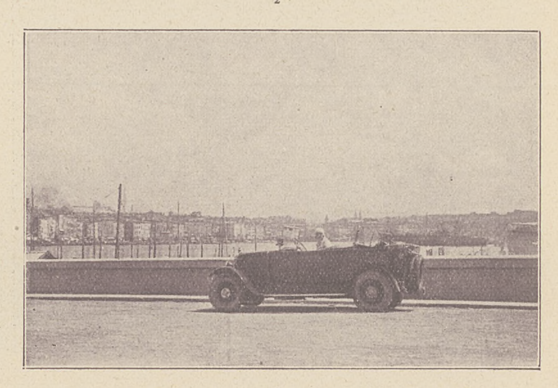
1



2



3



8



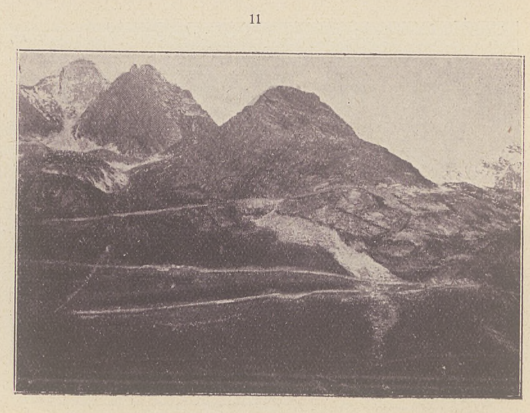
9



11



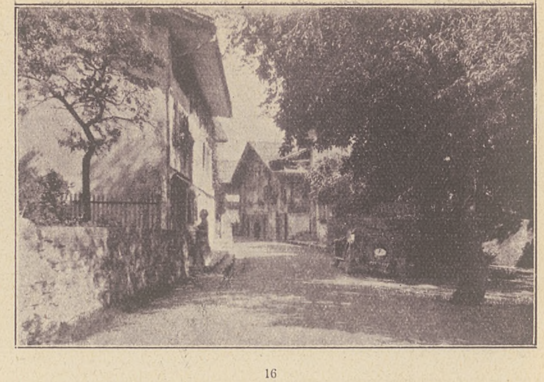
12



13



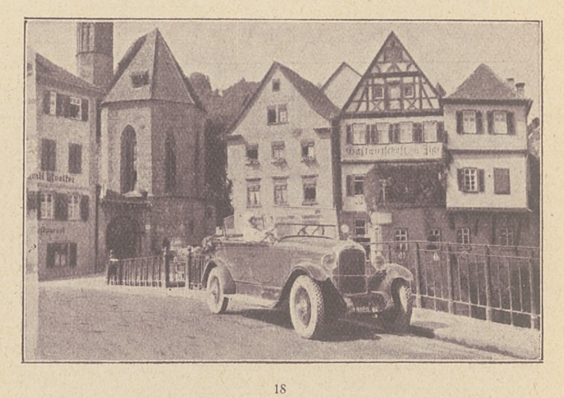
15

16

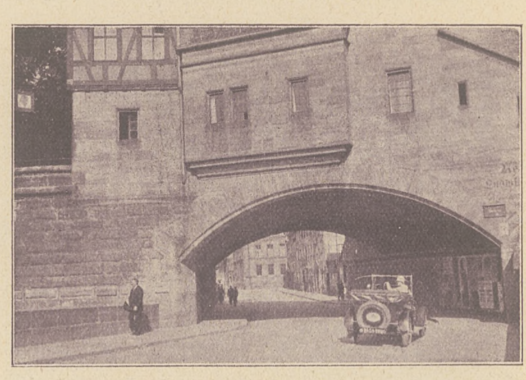


17



18

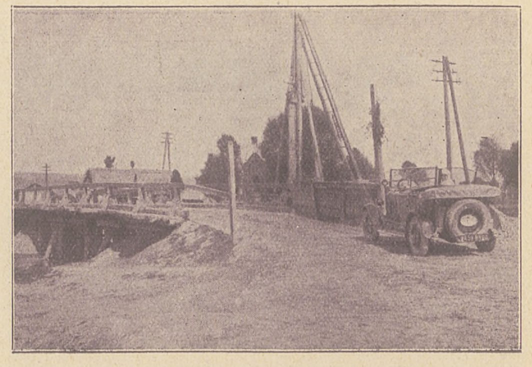
19



20

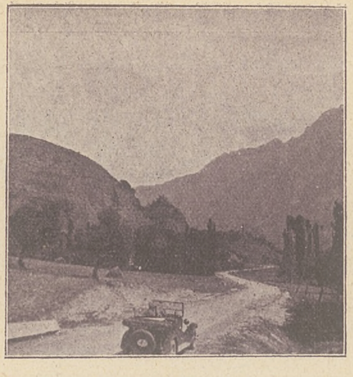


21

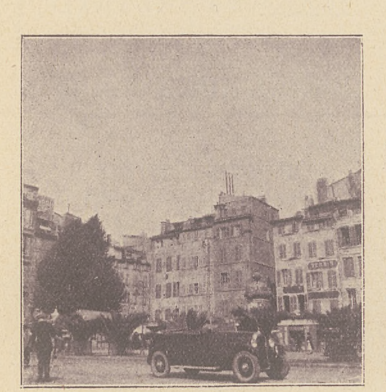


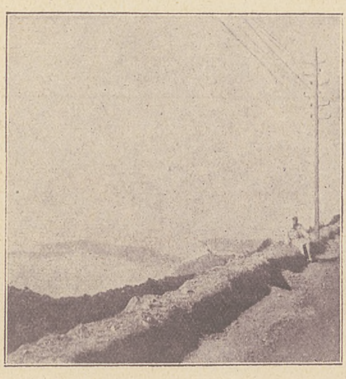
22


4


5


6


7


10


14


23


24

WIELKA TURYSTYKA W FOTOGRAFJI

Raid p. Tad. Sokołowskiego z Paryża przez Dijon — Cluny — Grenoble — Route des Alpes d'hiver — Aimen — Provence — Marseille — Toulon — Nizza — San Remo — Genua — Alexandrie — Vercelli — Aosta — G-d St. Bernard — Montreux — Gruyère — Bern — Interlaken — Brünig Pass — Lucerna — Brunnen — Klausenpass — Brunnen — Rapperswyl — Zürich — Stuttgart — Rothenburg — Norymberga — Pilzno — Berno — Cieszyn — Warszawa — razem 4200 klm., na co zużyto na sam. Citroën 385 litrów benzyny.

Fotografje przedstawiają: 1) Wjazd do miasteczka Moret na Route National № 7 pomiędzy Fontaineblau a Serre. 2) Grenoble — forteca. 3) Listeron w Prowancji. Oryginalna tektonika skał. 4) Grenoble — fontanna na rynku. 5) La Route des Alpes d'hiver pomiędzy Grenoble a Gap. 6) Listeron w Prowancji. Wjazd do miasta przez starożytną bramę u stóp zamku. 7) Marsylja. Stare miasto w dzielnicy portowej. 8) Marsylja. Stary port. 9) Szosa wzdłuż morza pod Tulonem. 10) Widok z G-d Corniche na Cap Ferrat. 11) Monaco. Rezydencja książęca. 12) Genua. Casa dello Studente. 13) Góra św. Bernarda z słynnemi serpentynami. 14) Wierzchołek góry św. Bernarda. 15) Zjazd z góry św. Bernarda po stronie szwajcarskiej. 16) Typowa wioska w Alpach Berneńskich. 17) Nad jeziorem 4-ch kantonów. 18) Hall w Wirtembergji pod Sztutgartem. 19) Ratusz w Rothenburg nad Tauberą, znany z czasów wojny 30-letniej. 20) Jedna z bram Norymbergi. 21) Ołumuniec na Morawach. Zegar średniowieczny. 22) Szosa pod Jędrzejowem. 23) Rogatka w Chęcinach. 24) „Rodzinne pielesze" niezbyt daleko od stolicy.

STANISŁAW SZYDELSKI

Olympja w cyfrach

W DNIACH od 1—5 listopada odbyła się w Londyńskiej Olympji doroczna, słynna już wystawa motocykli, trzykołowców i akcesoryj. Udział wzięło 55 fabryk motocyklowych wystawiając 459 motocykli oraz 125 przywózków w tem kilka trójkołowców. Zamieszczona poniżej tabela daje nam ciekawe zestawienie typów obecnie budowanych. Anglja ze swojemi przeszło 700.000 kursującymi motocyklami, przoduje naturalnie na tem polu bezapelacyjnie pod każdym względem.

Sensacją wystawy był 4-cylindrowy Brough Superior, model doświadczalny, jak go fabryka nazywa, który stojąc w szklannej witrynie wystawowej budził zrozumiały podziw zwiedzających. Silnik o cylindrach skośnie ustawionych w dwie pary, skrzynka czterobiegowa, zapalanie zapomocą baterji i cewki. Zaopatrzony on jest we wszelkie akcesorja i posiada nawet licznik obrotów silnika. Cena maszyny też bardzo interesująca gdyż kosztuje on 250 funt., czyli loko fabryka około 11.000 złotych (bez przyczepki). Pojemność cylindrów 1000 cm. Oprócz Brough Superiora są jeszcze dwie maszyny czterocylindrowe, a mianowicie: Indjan-Ace i Henderson. Obydwa te fabrykaty mają cylindry stojące, każdy cylinder oddzielny, chłodzone wodą. Henderson buduje 4 cylindrówki oddawna, jest nawet kilka z nich w Polsce, natomiast 4 cyl. Indjan jest też nowością. U Indjana jest to ciekawe, że zawory ssące są z góry sterowane natomiast wydmuchowe boczne. Silników takich wystawiono dwa jeden 4 cyl. Indjan, drugi dwu cylindrowy Super X.

Nagół dwucylindrówki znikają. Do 500 cm. pojemności jest na 213 wystawionych fabrykatów tylko 13 dwucylindrówek. Przy dzisiaj używanej ilości obrotów silnika, silnik 1 cyl. idzie tak elastycznie i równomiernie, że zupełnie wystarcza, a bije dwucylindrówki prostotą konstrukcji, obsługi i wyższością chłodzenia.

Ponad 500 cm. pojemności stosunek ten już się zmienia. W klasie od 500 cm. do 1200 cm. mamy na 66 maszyn, 41 dwucylindrówek, 20 jednocyl. i 3 czterocylindrówki. Jednakże motocykle ponad 500 cm. także stanowią obecnie znikomy odsetek maszyn do 500 cm. Na 459 maszyn mamy tylko 66 maszyn ponad 500 cm. stosowane do przywózka.

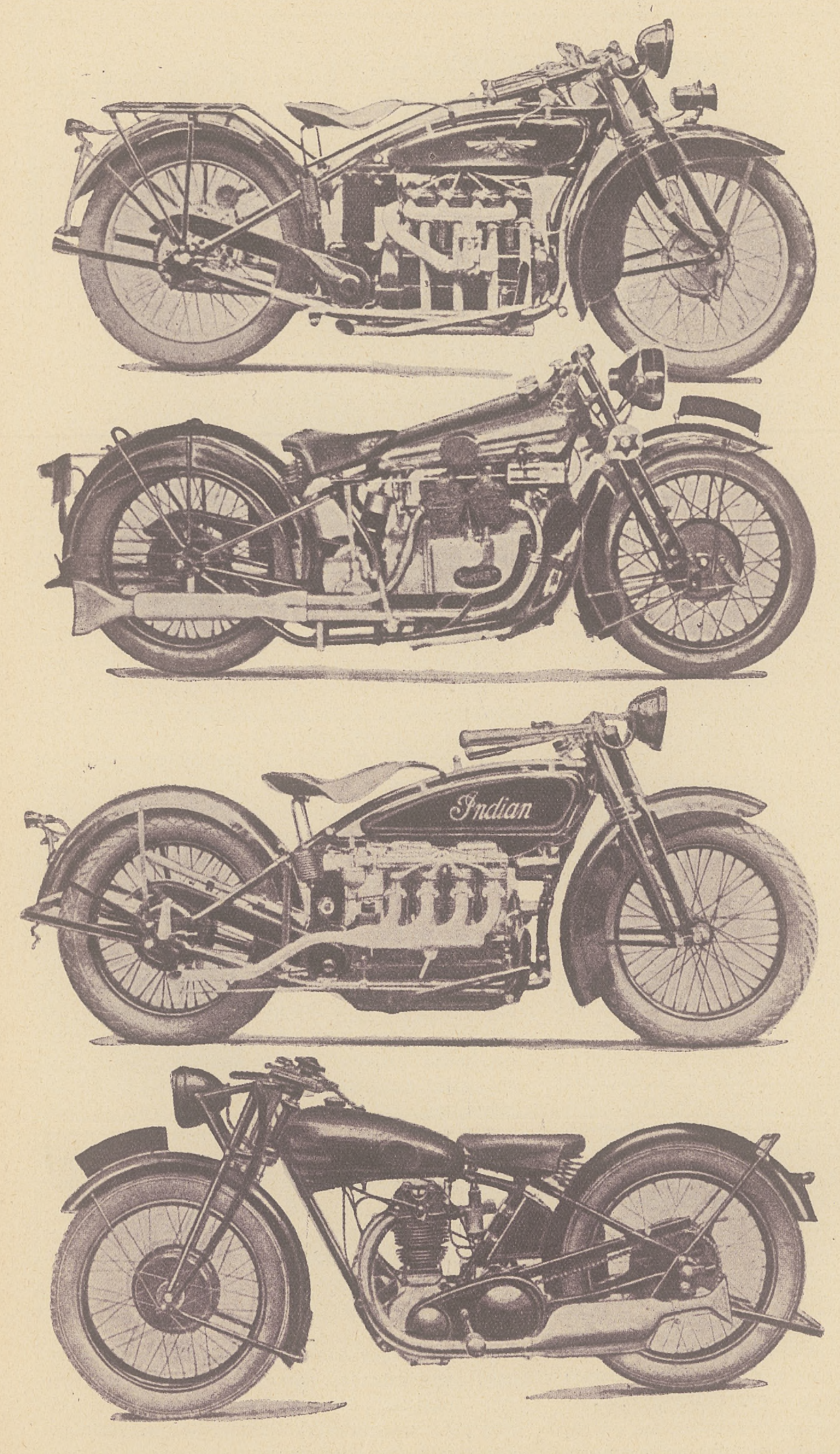
Z silników dwutaktowych, które coraz bardziej zyskują sobie prawo obywatelstwa, jako zupełnie proste w obsłudze, mocne i elastyczne ciekawe są: 500 cm. dwucylindrówka D. K. W. (niemiecka) dalej Scott budujący dwutaktówki chłodzone wodą 498 cm. i 596 cm. dwucylindrowe *W. and G.* dwutaktówki, dwucylindrowe 490 cm.

Każda prawie fabryka buduje dwa typy silników w tej samej klasie, a mianowicie silniki o zaworach wiszących zwanych OHV. Po zatem kilka fabryk nie zadawala się zaworami wiszącemi i daje jeszcze ponadto sam rozrząd w głowicy jak AJS, Calthorpe, Humber, Norton i Velocette.

Bardzo ładny typ 1928 wprowadza Rudge-Whitworth dając typ silnika z góry sterowanego, ale w jednocylindrówce aż 4 zawory to jest dwa ssące i dwa wylotowe. Dzięki temu uzyskuje się znacznie lepsze napełnianie cylindra, szybsze wydmuchiwanie i lepsze chłodzenie a pozatem zawory wytrzymują do 100.000 kilometrów. Fabryka ta zresztą specjalizuje się tylko w 500 cm. silnikach, a pozatem wystawiła napiękniejsze bodaj na całej wystawie, przywózki. Charakterystyczna jest 4-biegowa skrzynka i sprzężone hamulce na 2 koła.

Bardzo ciekawą maszyną jest mała o 246 cm. pojemności dwucylindrowa maszynka Panthette: cylindry jej ustawione są mianowicie w poprzek do kierunku jazdy i to pod kątem. Zawory są sterowane z góry, skrzynka 4-biegowa.

Jak widzimy epokowych nowości wystawa nie daje, widać natomiast dążenie do ładnych linij, prostoty konstrukcji, bezpieczeństwa i pewności w ruchu oraz potanienia produkcji. Rzeczywiście wszystkie prawie fabryki albo obniżyły ceny albo dają w tej samej cenie więcej co do jakości maszyn. Wogóle i tu wy-



Motocykle w Olimpji: 1) Henderson 1301 cm.³, 2) Brough Superior 994 cm.³, 3) Indian-Ace 1265 cm.³, 4) Rudge-Whitworth 499 cm³.

czuwać się daje kryzys. Wróble śpiewają na dachach Olympji, że jak tak dalej pójdzie, to kilka tylko pozostanie fabryk, które będą mogły produkować tanio i wytrzymać dążenie do obniżenia cen, wyliczając pośród nich BSA, Triumph, Rudge-Whitworth i jeszcze parę innych.

Walka o byt daje się więc i motocyklom weznaki.

Z akcesorji ogromnie dużo systemów siodełek tylnych do jazdy we dwójkę na pojedynce z czego najciekawsze siodełko Moseley zawierające wewnątrz duszę gumową do napełniania powietrzem przezco można regulować elastyczność siodełka, dalej amortyzatory do widełek przednich, amortyzatory do regulacji kierownicy (steering damper). Jazda we dwójkę na pojedynce jest coraz bardziej powszechna. Motocykle takie nazywają w Niemczech „Brautomobil“ od słów Braut-narzeczona i Mobil-pojazd (hony soit qui mal y pense).

Widząc te wszystkie wspaniałości motocyklowe i komfort, jaki posiadają Anglicy pod postacią wspaniałych dróg mimowoli myśli człowiek kiedy to i my posiadać będziemy takie drogi — gdyż dobre drogi tylko pozwolić mogą na rozwój motocyklizmu tak w Polsce jeszcze zaniedbanego.

Zestawienie motocykli wystawionych w Olympji 1927 r.

FABRYKAT	Ilość maszyn i rodzaj silnika				POJEMNOŚĆ SILNIKA W CM.										Ilość wystawionych maszyn	
	Z. G.	R. G.	Z. B.	2 Takt.	150	175	250	300	350	500	600	750	1000	ponad 1000	Sollo	Przywózki
A. J. S.	2	2	4	—	—	—	1 p.	—	3 p.	3 p.	—	—	1 d.	—	13	6
A. J. W.	2	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3 d.	—	4	1
A. K. D.	2	—	—	—	—	2 p.	—	—	—	—	—	—	—	—	6	—
Ariel	2	—	1	—	—	—	—	—	—	2 p.	1 p.	—	—	—	9	6
Baker	—	—	—	2	—	1 p.	1 p.	—	—	—	—	—	—	—	9	—
Brough Superior	3	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	2 d.	1 c.	—	4	1
B. S. A.	2	—	5	1	—	1 p.	1 p.	—	2 p.	2 p.	—	—	2 d.	—	14	5
Calthorpe	1	1	—	—	—	—	—	—	1 p.	1 p.	—	—	—	—	12	2
Chater Lea	1	—	1	—	—	—	—	—	1 p.	—	1 p.	—	—	—	6	1
Cotton	2	—	2	—	—	—	—	—	2 p.	2 p.	—	—	—	—	8	1
Coventry Eagle	5	—	4	2	1 p.	1 p	—	1 p.	3 p.	3 p.	—	—	2 d.	—	13	—
Coventry Victor	3	—	4	—	—	—	—	—	—	2 d.	1 d.	4 d.	—	—	3	3*
D. K. W. (niemiecki)	—	—	—	3	—	—	—	—	2 p.	1 d.	—	—	—	—	6	—
Dot	3	—	—	1	—	1 p.	—	–	3 p.	—	—	—	—	—	6	2
Douglas	4	—	2	—	—	—	—	—	3 d.	1 d.	2 d.	—	—	—	21	5
Dunelt	—	—	—	2	—	—	1 p.	—	—	1 p.	—	—	—	—	14	7
Excelsior	5	—	2	1	—	—	1 p.	1 p.	4 p.	2 p.	—	—	—	—	10	2
F. N. (belgijski)	1	—	1	—	—	—	—	—	1 p.	1 p.	—	—	—	—	4	—
Francis-Barnett	—	—	—	3	1 p.	1 p.	—	—	1 d.	—	—	—	—	—	10	—
Gillet (belgijski)	1	—	—	1	—	—	—	—	1 p.	1 p.	—	—	—	—	3	1
Grindlay-Peerless	4	—	2	1	—	1 p.	—	—	3 p.	2 p.	—	1 d.	—	—	7	2
Henderson (amer.)	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 c.	2	3
H. R. D.	5	—	3	—	—	—	—	—	3 p.	3 p.	2 p.	—	—	—	6	2
Humber	1	1	—	—	—	—	—	—	2 p.	—	—	—	—	—	5	1
Indian (ameryk.)	1 z. w. i b.	—	4	—	—	—	—	—	1 p.	—	1 d.	1 d.	—	1 d. 1 c.	7	1
James	1	—	3	1	—	1 p.	—	—	2 p.	1 d.	1 p.	—	—	—	14	4
Levis	1	—	—	2	—	—	2 p.	—	1 p.	—	—	—	—	—	4	1
L. G. C.	2	—	1	—	—	—	—	1 p.	2 p.	—	—	—	—	—	3	3
Matchless	3	1	4	—	—	—	1 p.	—	3 p.	2 p.	1 p.	—	1 d.	—	12	6
Mc Evoy	6	—	2	1	—	1 p.	—	—	2 p.	1 p.	—	1 d.	4 d.	—	5	1
Montgomery	1	—	3	—	—	—	—	1 p.	1 p.	1 p.	1 p.	—	—	—	2	3
Morgan (3 kołowy)	2	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2 d.	2 d.	12	—
New Henley	4	—	3	—	—	—	—	1 p.	2 p.	3 p.	—	1 d.	—	—	11	—
New Hudson	4	—	4	—	—	—	—	—	4 p.	4 p.	—	—	—	—	10	2
New Imperial	2	—	3	—	—	—	1 p.	—	2 p.	1 p.	—	1 d.	—	—	16	5
Norton	2	1	2	—	—	—	—	—	—	3 p.	1 p.	1 p.	—	—	12	6
N. U. T.	—	—	2	2	—	1 p.	—	—	—	—	—	2 d.	—	—	4	2
O. E. C.	9	—	10	—	—	3 p.	—	2 p.	4 p.	6 p.	—	3 d.	1 d.	—	18	2
O. K.	3	—	3	—	—	—	2 p.	1 p.	2 p.	1 p.	—	—	—	—	16	—
P. M.	5	—	—	—	—	—	1 d.	—	—	2 p.	2 p.	—	—	—	9	2
Radco	3	—	2	1	—	—	2 p.	1 p.	—	3 p.	—	—	—	—	10	—
Raleigh	2	—	4	—	—	1 p.	1 p.	—	2 p.	2 p.	—	—	—	—	8	1
Rex Acme	3	—	6	—	—	1 p.	—	2 p.	4 p.	2 p.	—	—	—	—	9	3
Royal Enfield	2	—	4	1	—	—	2 p.	—	3 p.	1 p.	—	—	1 d.	—	14	6
Royal Ruby	1	—	4	2	—	1 p.	2 p.	—	2 p.	—	1 p.	—	1 d.	—	7	2*
Rudge-Whitworth	3	—	—	—	—	—	—	—	—	3 p.	—	—	—	—	5	5
Scott	—	—	—	5	—	—	-	—	—	2 d.	3 d.	—	—	—	4	4
Sun	1	—	3	4	1 p.	1 p.	1 p.	1 p.	3 p.	1 p.	—	—	—	—	6	1
Sunbeam	4	—	3	—	—	—	—	—	3 p.	3 p.	1 p.	—	—	—	17	6
Super X	1 z. w. i b.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 d.	—	—	1	—
Triumph	1	—	2	—	—	—	—	1 p.	—	2 p.	—	—	—	—	7	5
Velocette	—	1	—	1	—	—	1 p.	—	1 p.	—	—	—	—	—	6	1
W. & G.	—	—	—	1	—	—	—	—	—	1 d.	—	—	—	—	1	—
Zenith	4	—	4	1	—	1 p.	—	1 p.	3 p.	1 p.	—	2 d.	1 d.	—	15	2
Razem	120	7	114	38	3 p.	19 p.	22 p. 1 d.	15 p.	76 p. 4 d.	65 p. 8 d.	12 p. 7 d.	1 p. 19 d.	21 d. 2 c.	3 d. 2 c.	459	125

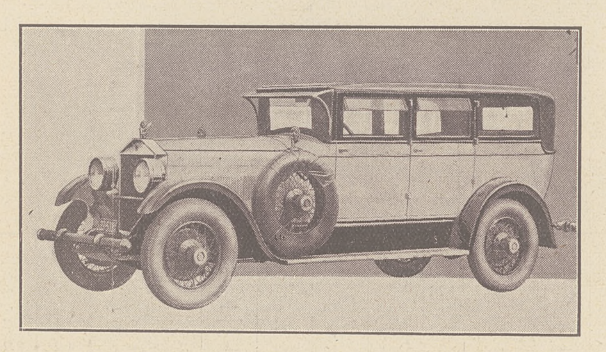
Legenda: *Z. G.* = zawory górne, *R. G.* = rozrząd w głowicy, *Z. B.* = zawory boczne, *z. w. i b.* = zawór ssawny górny, wydmuchowy boczny, *p.* = jednocylindrowiec, *d.* = 2-cylindrowiec, *c.* = 4-cylindrowiec, * = trzykołowiec.



FABRYKA EGZYSTUJE OD 1873 ROKU

Na skutek wiadomości podanych w poprzednim numerze naszego pisma o przybywającej do Polski nowej marce amerykańskiej samochodów fabryki **ELCAR**, niewątpliwie naszych czytelników zainteresuje uzupełnienie notatki komunikatem następującym.

Otóż w najbliższym czasie oczekiwać należy przybycia do Polski pierwszego transportu wyjątkowo pięknych samochodów fabryki **ELCAR** Motor Company z m. Elkhart, Indiana USA. Wozy Elcar należą do najbardziej wykwintnych, a zarazem praktycznych automobilów ostatniej doby. Prawie że wszystkie części samochodów **ELCAR** pochodzą nie z pod sztańca i nie należą do masowej amerykańskiej produkcji. Na międzynarodowych wystawach i konkursach marka Elcar stale zdobywa najwyższe nagrody za wyjątkowe zalety techniczne i estetyczne wykonanie swych wozów, a zwłaszcza za niezwykle piękną linję karoserji, za wyjątkową wytrwałość i dokładność motoru, resorów i ram podwozia, a wreszcie za niebywałą dotąd oszczędność w zużywaniu paliwa.



Fotografja wozu amerykańskiego fabryki Elcar, który ukaże się pierwszym w najbliższym czasie na ulicach naszej stolicy z partji okazowych samochodów, wyekwipowanych dla Polski. Wóz ten nosi nazwę „Custom Sedan de Luxe". 8-mio cylindrowy. 90 HP. w cenie dol. 3775. f. o. b. New York.



P. Feliks Krzypkowski, generalny reprezentant na Polskę (Kongresówka) fabryki samochodów Elcar Motor Company USA. Ul. Służewska 3 w Warszawie. (Tel.: 92-34 i 266-59).





P. B. SEARS, President ELCAR MOTOR COMPANY.

Na powyższej ilustracji widzimy niepospolity wóz fabryki Elcar Motor Company, który odbył niezwykłą podróż po całej Ameryce, przebiegając przestrzeń wynoszącą przeszło sto dwadzieścia siedem tysięcy mil amerykańskich, bez najmniejszych uszkodzeń technicznych motoru i karoserji. Przy tym wozie stoją z prawej strony; p. W. P. Street, główny dyrektor Elcar Motors Export Company w m. Cleveland Ohio, USA, a po lewej p. K. S. Rymowicz, generalny dystrybutor-prokurent fabryki Elcar na Europę Wschodnią. Ostatnio p. Rymowicz przybył z Ameryki do Europy i obecnie bawi w Warszawie, w celu wyznaczenia reprezentantów dla fabryki Elcar w Polsce. Został już wyznaczony jako reprezentant generalny na terytorjum b. Kongresówki p. Feliks Krzypkowski, z siedzibą w Warszawie. Natomiast są poszukiwani solidni reprezentanci na Małopolskę, Górny Śląsk, Pomorze i Gdańsk. Osoby interesujące się objęciem zastępstw—reprezentacji na powyższe terytorja, mają składać swe oferty do p. Rymowicza, chwilowo pod adres następujący: ul. Nowosenatorska 8 w Warszawie (Telefon 511-11) albo też adresować w przyszłości: Mr. K. S. Rymowicz, 729 Seventh Avenue, New York City, USA., względnie można zwracać się w powyższych kwestjach do dyrektora generalnej reprezentacji na całą Europę, adresując: Mr. M. H. Hoepli. Bahnhofplatz 1. Zurich, Szwajcarja.



...WIĘC najprzód, trzeba wogóle zacząć od tego, jak to się stać mogło, że Niebo, dosyć surowe dla nowinkarzy, okazało któregoś dnia wyjątkową klemencję i udzieliło exequatur pierwszemu automobiliście?

Rzeczy miały się tak, że te draby szły dawniej, z reguły, prosto do czyśćca. O wyższym awansie wogóle nie było mowy. Automobilowy personalny referat sprawował bardzo surowy Archanioł, który zameldował się był w swoim czasie Panu Bogu do raportu i oświadczył:

— Panie Boże! W sprawie t. zw. automobilistów mam zaszczyt najreligijniej zreferować, że to jest zgoła obskurna i obrzydła branża, tkwiąca po uszy w siedmiu grzechach głównych, cuchnąca w równych częściach czystą benzyną i czystym alkoholem, że zatem, zdaniem mojem, na podstawie artykułu 1-go regulaminu wewnętrznego, uzupełnionego ustawą z dnia 1-go stycznia tego roku, (paragraf 1-y, ustęp I-y) — tudzież wyjaśnieniem do ostatniego Dekretu niebieskiego z tegoż dnia, wydrukowanem w Monitorze niebieskim pod datą wspomnianą, (bieżący numer w załączeniu) — automobilistów należy kierować prosto do Departamentu Lucypera, kasując normalną opłatę stemplową wraz z efektywnym zwrotem realnych kosztów smoły i...

Na to Pan Bóg skrzywił się i powiedział, przerywając surowemu Archaniołowi:

— Ach, ci galileusze...

Ale, że w tym samym czasie Matka Boska uśmiechnęła się promiennie, Pan Bóg też się rozpogodził, machnął ręką — i rozkazał Archaniołowi (który rzeczywiście pochodził z Galicji, gdzie był w swoim czasie kanonizowany, a potem, dzięki sprytowi, no, i protekcji innych galicyjskich świętych, z małego świętego awansował na Archanioła):

— Pakuj ich do czyśćca!

Szli tedy automobiliści prosto do czyśćca, i to już, jak wynika z poprzedniego, było bardzo dużo; bo mogli byli łatwo na wieki wieków ugrzęznąć w smole.

Z początku było tego bractwa obrzednio, ale z biegiem tygodni, miesięcy i lat zaczęło ich przybywać coraz więcej.

Z początku, w owym czyśćcu, tkwił taki grzesznik w combinaisons o jakieś 100 albo i więcej metrów, jeden od drugiego. Jeżeli biadał, albo ryczał, (jak gdyby go ze skóry obdzierano) albo udawał, że ociera pot z czoła (czyśćcowe ciężkie roboty nie były znowu takie straszne, ale na tym szarwarku roiło się od symulantów!) — to te biadania, płacze i rzekome krwawe poty wsiąkały w ogólny harmider.

Aliści, niebawem, że to ich nalazła straszna kupa, a przybywało coraz więcej, wyjechali na pierwsze miejsce i tak się głosami dobrali, że nad wszystkie inne wrzaski czyśćcowe, wydobywał się właśnie ich wrzask.

Zwrócono na to uwagę w wyższych sferach.

— Czego oni się tak drą?

Zaczęto się przysłuchiwać owym roździerającym, zbiorowym trenom...

A owa ferajna tak ryczała:

— To mało, że się w kwiecie lat zabijamy na różnych torach Madonie i Montlhéry! To mało, że

kręcimy karki na Targa Florio i Coppa Florio, i na Semmeringach, i na innych Ringach! To mało, że tu robimy główną frekwencję! To mało że dokładamy wszelkich starań, żeby się ziemia, Boże broń, nie przeludniła! Mało, że podczas naszego ciężkiego ziemskiego żywota musimy wciąż montować kichy i przedmuchiwać karburatory! Mało, że mamy ciągłe zatargi z władzami bezpieczeństwa! Mało, że na nas każdy, jak na burego ostatniego psa, a że pożywamy chleb we łzach i żałości! Mało, że nas gnębią podatkami! Mało, że w nas szmyrgają kamieniami! Mało, że nam każą się trząść na kocich łbach! Jeszcze teraz, w tym — oto folwarku niebieskim, znosimy taki marny los! O, dolo nasza czyśćcowa, dolo nieszczęśliwa!!!...



Biadania automobilistów, poczących się w czyśćcu, wzruszyły świętego Krzysztofa, który na razie był bez określonego przydziału.

Poszedł, wstawił się u Pana Boga.

— Panie Boże! Aż się serce kraje, tak te nieboraki płaczą!

— Niby, jakie nieboraki?

— Automobiliści.

— Niech będą kontenci, że uniknęli piekła.

— Wiem, wiem, strasznie się na nich jakiś galicjanuszka ciskał!

— Nie intryguj, święty Krzysztofie. Niełądnie.

— Ja intryguję, Panie Boże???

— No, już dobrze, dobrze. Nie znoszę tych ciągłych komeraży!

Byłby święty Krzysztof odszedł z nosem, ale znowu się tak złożyło, że na ich rozmowę przyszła Matka Boska, która już to do siebie miała, że gdziekolwiek stąpiła, wszędzie się czyniło dwa razy jaśniej, i sam Boży tron, choć olśniewająco złoty, czynił się jeszcze złocistszy...

— O co się tak sumujesz, Krzysztofuniu?

No, i stanęło na tem, że który automobilista trochę poczciwszy, dostąpi łaski i pójdzie odrazu do nieba!

* * *

Prawdę mówiąc, więcej mieli szczęścia, niż zasługi, bo to przecież naród jest jurny i awanturniczy, i pijacki, i często odrobinę narwany, a w każdym razie mało anielski.

Ale, że to jakoś wypadło w porę wielkich niebieskich manewrów, i że się paru pierwszych automobilistów, wziętych do nieba, nadzwyczajnie generalissimusowi wojsk niebieskich, Archaniołowi Jerzemu, sprawiło — że mu rozkazy, pod ogniem spadających meteorów, do samych czołowych okopów zawiozło — a potem, przy naprawie jakiegoś pokiereszowanego czołgu, wielki spryt okazało — i wogóle, egzamin zdało, zarówno w natarciu, jak i przy utrzymywaniu łączności — aż wódz armji czarnej, Lucyper, brodę wściekle targał — padła łaska na całą branżę!

Owszem, czasem jeszcze trzeba było na nich przymykać jedno oko, bo zdarzało się, że taki obwieś na odprawę przychodził odrobinę zawiany, albo zamiast przepisowych 100-tu mil niebieskich maksymalnej chyżości, wyciągał 200 mil, umykając przed stróżami niebieskiego porządku, goniącemi go na komecich ogonach...

— Ostatecznie, osiedzieli się w niebie, raz przez świętego Piotra wpuszczeni.

* * *

W niebie jest taki zwyczaj, że wszystkim świętym, wszystkim aniołom i archaniołom, Pan Bóg, razem z panem Jezusem i z Matką Boską, urządza rokrocznie gwiazdkę.

Z początku urządzano gwiazdkę tylko dla małych aniołków, które bardzo wcześnie opuściły ziemię, nie zdążywszy się na niej, jako dzieci, nabawić.



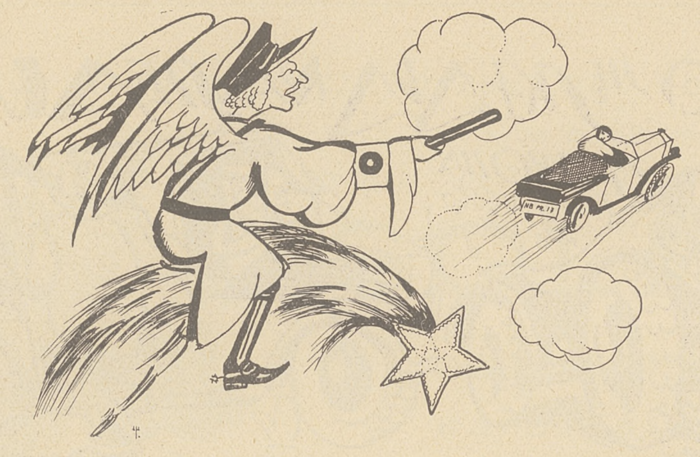
Z czasem jednak zauważył dobry Jezus, że dookoła niebieskiej choinki tłoczą się z niesłychanem wzruszeniem także dorośli aniołowie i święci, a w chwili rozdawania prezentów, czegoś się markocą, i raz-po-razie zapatrują się na daleką, daleką ziemię, mżącą gdzieś, hen, w niezmiernej międzygwiezdnej pustce...

Szepnął Pan Jezus słówko Matce, a Matka Boska — podeszła do Pana Boga-Ojca i znowu z kolei szepnęła słówko...

Pokiwał siwą głową Pan Bóg, pogładził długą, siwą brodę...

— Dobrze. Niech tak będzie, jak prosisz.

Odtąd na każde Boże Narodzenie urządzano w niebie choinkę dla wszystkich — i rozdawano wszystkim prezenty, zarówno małym, jak dużym, bo tego dnia wszyscy są dziećmi.



* * *

A dla automobilistów — urządzono Salon Niebieski.

Automobilowy!

Spostrzeżono bowiem, że tych dziwnych ludzi nic innego nie cieszy, tylko maszyny!

Że cieszą się, owszem, pięknemi instrumentami muzycznemi, i bronią, i sukniami, i kwieciem, i łakociami, i obrazami, i już niewiem czem—ale, jak się we dwuch, czy we trzech zejdą, to wciąż coś radzą o jakichściś kardanach i dyferencjałach, o karburacjach i akceleracjach — o takich i owakich karoserjach, o różnych systemach i markach maszyn, o próbach chyżości i próbach elastyczności...

O nowych wynalazkach...

Udoskonaleniach...

O tem, że tam, na ziemi, nie umieli szarym ziemskim rozumem pewnych problemów rozwiązać — ale, że, ho! — tutaj, w niebie, w blasku Bożego Tronu...

— Tutaj-by dopiero pokazali, co umieją!

Tedy, jako się rzekło, urządzono na gwiazdkę 1927 roku, pierwszy Niebieski Automobilowy Salon, pod wysokim patronatem samego Pana Boga...

Nie wiemy, co tam były za cuda, bo od nas do nieba strasznie daleko, a znowu taki jest odwieczny porządek, że kto raz poszedł do nieba, już stamtąd nie wraca: pewnie nie dlatego, żeby nie mógł, tylko dlatego, że nie chce...

Tyle tylko przesiąkło, za pośrednictwem Ajencji Gwiezdnej, że ten salon, urządzony w niebiesiech, był o tysiąc tysięcy razy wspanialszy i piękniejszy od wszystkich salonów londyńskich i paryskich!

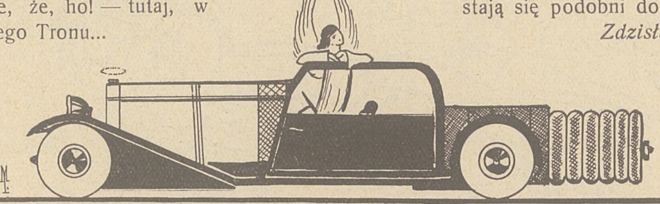
Że wszystkie Rolls-Royce'y i Hispano-Suizy, i Lincolny, i Farmany, i Voisin'y wszystkie nasze torpeda i limuzyny, i landolety, i kabrjolety, i bolidy, i inne nadzwyczajności, tak się miały do Niebieskiego Salonu, jak się ma drewniana balja do 12-cylindrówki...

* * *

Polscy automobiliści mogą to—być może?—zobaczyć jeszcze kiedyś we śnie...

Najpewniej, w noc Bożego Narodzenia, kiedy, jak już powiedzieliśmy, dorośli stają się podobni do dzieci...

Zdzisław Kleszczyński.




Z CZEGO SIĘ SKŁADA NASZE AUTO?
Z PODWOZIA (które często się psuje)
KAROSERJI (która nie zawsze jest wygodną)
PRAWA JAZDY (które ciągle sprawdzają)
GARAŻU (który nie jest tani)
SZOFERA (który jest zwykle pod gazem)
BCIA
NOBE
BENZYNY (która także kosztuje)
NASZEJ ŻONY (której ułatwia my zakupy)
PRZYJACIÓŁKI SZOFERA (która dużo wydaje na stroje)
POLAUT
OPON (które wciąż trzeba zmieniać)
KICHI (które nawalają)
i BUTELKI (w którą nas szofer nabył)
rys. ŚWIDWIŃSKI.

W. WIRCH POPŁAWSKI.

GWIAZDKA

ROZPOCZĘŁO się arcy-banalnie.

Gdy wysiadała przed swym pałacykiem z auta, podszedł do niej młody, doskonale odziany mężczyzna i najbezczelniej, najbezwstydniej w świecie rozpoczął rozmowę. Zwykle w podobnych wypadkach (zdarzały się dość często) Renée posiłkowała się zgóry ustalonym szablonem:... policjant, protokuł, jej podobizna we wszystkich bulwarowych dziennikach... reklama.

Dziś było inaczej.

Za grosz wzywania pomocy „władzy"- Cienia ostentacji.

Podobał jej się.

Jako najsłynniejsza „star" kontynentu, spotykała dużo, bardzo dużo pięknych mężczyzn. Żaden z nich jednak nie dorównywał temu śmiałkowi. Absolutnie żaden

I Renée Ladoux pancerz niedostępności, Renée cynicznie wprost wyrachowana, krezusowsko wymagająca... rozmawiała z zupełnie nieznanym mężczyzną, więcej... poprosiła go do swego „domu", a nawet (o zgrozo!)... zaproponowała „tea for two".

Ten młody człowiek, o którym prócz tego, że nazywał się Gaston le Caill, nic nie wiedziała, wywierał na nią hypnotyzujący wprost urok.

Gwiazdy filmowe mogą sobie pozwalać na różne ekstrawagancje, ale postępowanie Renée zaczynało razić. Razić całe jej otoczenie, wszystkich, tylko... nie ją. Najprozaiczniej w świecie zakochała się. Ta mała ekstancereczka z tulońskiego „cafe-chantan", przez której paluszki przelewały się miljony franków, która wielbicieli swych zmieniała jak jedwabne pończoszki, zakochała się.

Zakochała się w przeciągu 36 godzin, które upłynęły od chwili poznania.

— — — — — — —

...Nakręcali już ostatnią scenę. Renée czuła się dziwnie podnieconą, denerwował ją dojmujący syk potężnych jupiterów, srebrne potoki płynącego z nich światła, chrapliwy głos zasapanego Claude'a ryczącego przez gardziel megafonu, a wreszcie wstrętna suknia krynolinowa, pełna falban, koronek, wstążek. I ta nieznośna peruka, przykrywająca, a la garçonne uczesaną główkę, słowem wszystko. Ach, żeby już raz skończyli. Przelotnie zerknęła na zegar wiszący w głębi atelier. Kwadrans na dziewiątą; Boże! Gaston czeka już prawie od godziny. Jeszcze ten przeklęty menuet. Burzy się w niej wszystko, ale z baśniowym uśmiechem podaje maleńką dłoń temu zarozumialcowi Jacque.

Przygasły jarzące ślepia prożektorów, na ich miejsce zagorzały setki lampek elektrycznych.

Skończono „kręcić"...

— — — — — — — — — — — —

...Przytuleni do siebie wyszli z atelier. Powitał ich śnieg mokry, przenikający swym chłodem. Przed bramą stała jej conduite interieure, obok w słabem świetle lampy elektrycznej połyskiwało długie, smukłe cielsko przepysznej limuzyny.



Studnia w Kazimierzu.

— Odwiozę panią mojem autem.

Ach, więc to jego?

Szofer, z ukłonem otworzył drzwiczki. Bezszelestnie ruszyła maszyna i śmignęła ku miastu. Renée była zachwycona.

Wnętrze wytwornego automobilu wprost przygniatało swym przepychem. W łagodnem świetle żarówek ukrytych dyskretnie w przepysznych konchach, lśniły esy floresy adamaszkowego obicia, gorzały tysiącem refleksów misternie cyzelowane, złociste antaby, śmiały się kokieteryjnie żardynierki, zwierciadełka, okucia...

— Cudowne, cudowne!

Szeptała Renée tuląc się do Gastona.

— Tu jest włącznik do ogrzewalnika.

Objaśniał ją, naciskając mały, starannie rzeźbiony guziczek.

— Tu stolik składany, tu kaseta z „Portable Underwood".

Wszystko wysuwało się, jak zaczarowane, to z podłogi to ze ścian lub siedzeń, za jednem pociągnięciem, za przekręceniem jakiejś antabki, czy guziczka.

— A to radjo-aparat odbiorczy, proszę niech pani posłucha.

Pomajstrował coś w szufladce drzwiczek i z małej ebonitowej tubki zaczęły sączyć się zupełnie wyraźne dźwięki orkiestry „Metropolitain".

— Wspaniałe, bajeczne. Ach, jakiż pan szczęśliwy. Mieć takie auto. Czegóż więcej do szczęścia potrzeba?

— Ooo, jeszcze bardzo, bardzo dużo, ale... przy pani pomocy...

— Ciekawa jestem, cóż ja mogę panu pomóc?

Wymówiła cichutko, udając, że nic nie rozumie. Serduszko skakało w niej jak opętane. Niech powie, niech powie. Czemuż jest taki nieśmiały, przecież ona go kocha, kocha, jak żadnego jeszcze nie kochała; czemuż nie mówi?...

— Dlaczego pan nie odpowiada, może się pan krępuje. Jutro wigilja, proszę... przyjść. Powie mi pan przy kolacji.

— Owszem... to jest... ja... ja. Niestety, zdaję się, nie będę mógł skorzystać z pani łaskawego zaproszenia, zanudziłbym panią.

Ach głuptas. Mały, kochany głuptas Onby ją zanudził, jedyny, ukochany.

Udała obrażoną.

— Doprawdy, naiwność pańska jest wzruszająca. Jeżeli pan nie chce, to proszę nie przychodzić.

Odsunęła się w kącik i przytuliła rozpaloną twarz do lodowato chłodnej szyby.

— Ależ ja pani nie chcia...

— Wcale mnie nie obchodzi, co pan chciał lub nie chciał.

Minęli imponujący łuk Arc de Triomphe i wmieszani w długi łańcuch automobili, sunęli wolno przez avenue de Champs Elysées.

— M-elle Ladoux, ja bardzo panią przepraszam. Proszę się aby nie gniewać, jeżeli pani sobie życzy, przyjdę jutro.

— Wszystko mi jedno.

Udawała dalej obrażoną.

— W takim razie teraz powiem pani, czego mi brak do szczęścia.

Niesforne serce znów zaczęło charlestonować. Niech mówi, niech mówi. Ona go także kocha, kocha do szaleństwa.

— Podobała się pani ta limuzina?

— Owszem, nawet bardzo. Ale nie rozumiem, o co panu idzie.

— Ja, proszę pani, jestem agentem fabryki automobili „Bisson & Clement". Limuzina którą jedziemy, jest maszyną okazową i prawdziwem szczęściem dla mnie będzie, jeżeli najpopularniejsza gwiazda kontynentu, kupi nasz automobil. Ten typ, osiem cylindrów w jednym rzędzie, cztery biegi, elektryczny starter, z całem urządzeniem które pani przed chwilą zademonstrowałem. Z odkurzaczem elektrycznym, automatyczną pompką do opon, parą kół zapasowych etc., kosztuje tylko 230 tysięcy franków. Warunki płatności bardzo dogodne, mo...

Zwarła kurczowo wargi, całą siłą woli hamując łzy.

— A łotr!

— Jutro mam otrzymać podpisane zamówienie na kupno takiejże limuzyny przez M-elle Miollis, tej z Follies dlatego też nie będę mógł skorzystać z pani łaskawego i cennego zaproszenia. M-elle Ladoux, proszę mi wybaczyć, ale interes przedewszystkiem. Muszę dużo zarobić, aby wreszcie ożenić się z moją Marie. Czeka biedaczka w Lyonie już drugi rok. Jest coprawda bardzo młoda. A więc mam wypełnić zamówienie?

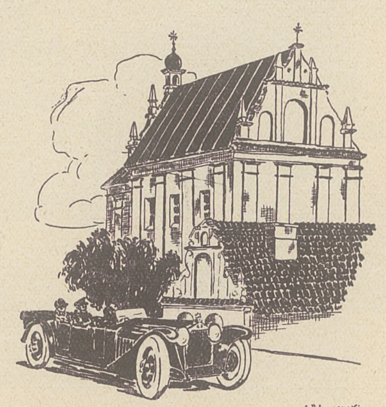
Renée spojrzała, jak ze snu obudzona.

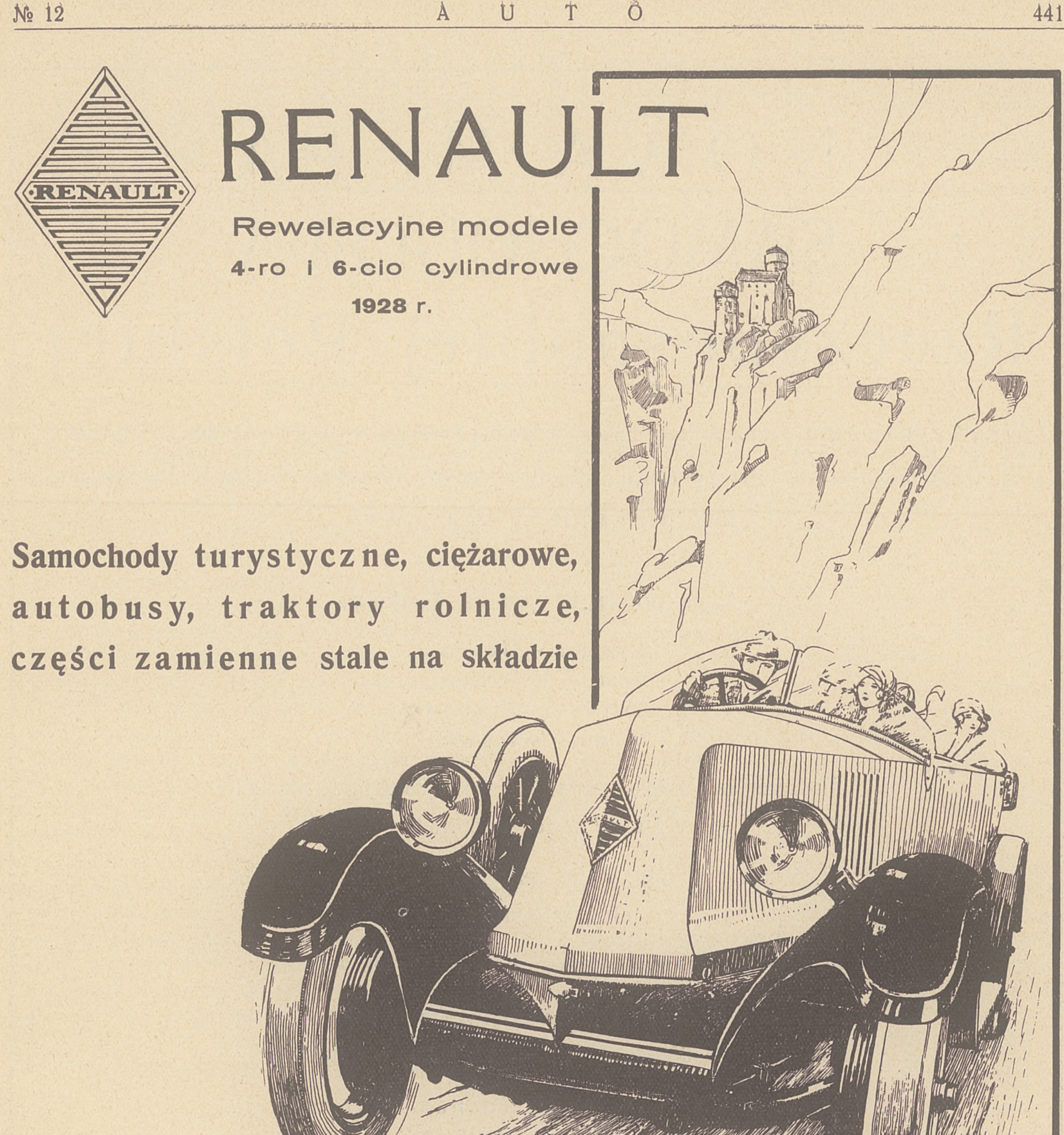
— Zamówienie?... Ach tak, tak niech pan pisze.

Auto zatrzymało się cicho.

— Jesteśmy na miejscu, powiedział z uśmiechem, otwierając drzwiczki.

— Teraz jestem całkowicie szczęśliwy i zadowolony. A mam nadzieję, że pani niemniej będzie zadowolona. Wyroby naszej fabryki są bezkonkurencyjne. Dowidzenia pani. Jutro auto przyślemy, akurat na Gwiazdkę. Bardzo, bardzo dziękuję!...





T-wo ESPER

WARSZAWA
MARSZAŁKOWSKA 153, TEL. 21-64

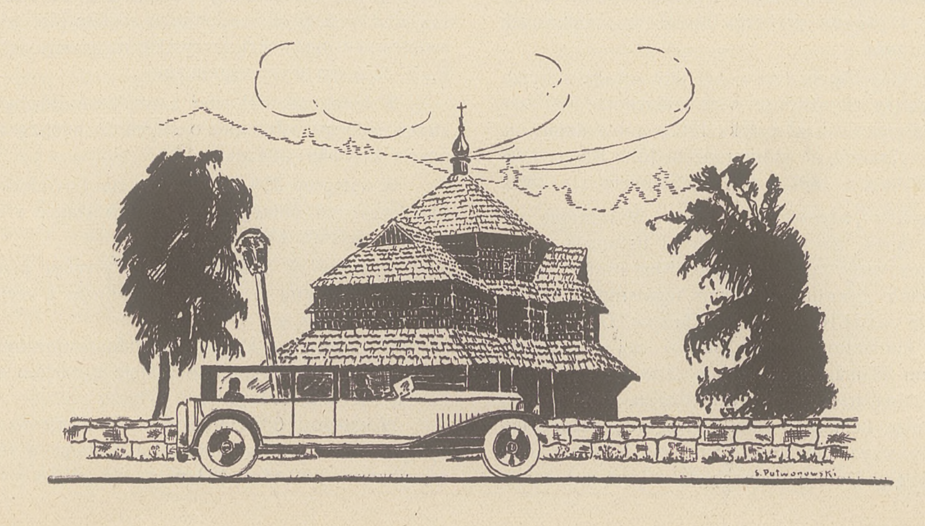
KATOWICE
UL. 3-go MAJA 5, TELEFON № 5-85

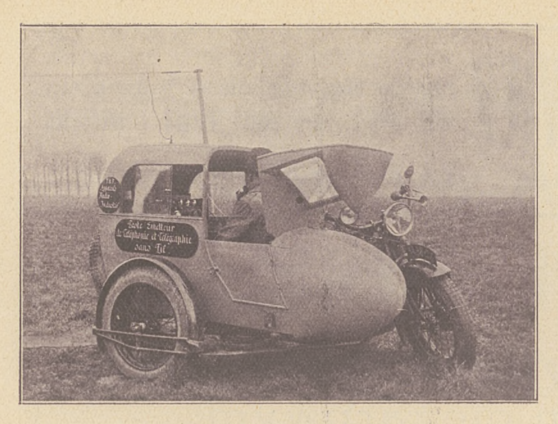
Motocykl niszczy drogę na równi z samochodem ciężarowym

JEDNĄ z najlepszych dróg dla motocyklisty katowickiego jest droga z Katowic przez Murcki i Tychy do Bielska względnie do Cygańskiego lasu pod Bielskiem. Z Katowic do Bielska jest ponad 60 klm., a szosa przeważnie dobra.

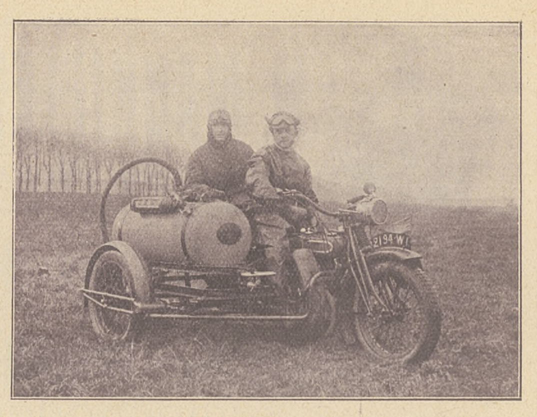
Drogę tą przejeżdżałem kilkanaście razy samochodem osobowym i widząc że szosa doskonała wybrałem się tam motocyklem. Zaraz za Murckami (8 klm. od Katowic) widzę na szosie jakiegoś grubego staruszka, machającego rękami i nogami z wyraźnem życzeniem bym stanął. Ponieważ jechałem na spacer, więc po namyśle stanąłem, by się dowiedzieć o co chodzi. Jegomość ten, jak się okazało jest urzędnikiem do pobierania opłat drogowych no i, nawiasem mówiąc, *ani słowa po polsku* nie rozumie. Zażądał odemnie nie mniej i nie więcej jak 1 zł. 20 gr. opłaty od motocykla za jazdę w obie strony. Po dłuższej rozmowie okazało się, że województwo śląskie pozwoliło pobierać opłatę za zużycie dróg od *samochodów ciężarowych i od motocykli,* samochody zaś osobowe od opłat tych zwolniło. Przypuszczam, że jest to wypadek jedyny w Europie, jeżeli nie na całym świecie, by motocykl stawiać na równi z samochodem ciężarowym, co do użycia dróg. Zapłaciłem drogowe, poradziwszy owemu Panu by się przecież po polsku nauczył jeżeli polski chleb zjada i pojechałem dalej. Za Tychami, a więc mniej więcej 30 klm. od Katowic, znowu ta sama historja — znowu babina jakaś daje znak by stanąć i znowu żąda odemnie 1 zł. 20 gr. za przejazd motocyklem w obie strony. Tu już się zirytowałem i postanowiłem jednak opisać moje przygody, gdyż i na drugiej rogatce pobierają opłatę tylko od samochodów ciężarowych i od motocykli, nie zatrzymując wcale samochodów osobowych. Opłaty te hamują zupełnie ruch motocyklowy w tym kierunku, gdyż chcąc dostać się do Pszczyny motocyklem 30 klm. trzeba zapłacić 2 zł. 40 gr. samych opłat drogowych, czyli lepiej pojechać koleją, jeżeli traktuje się motocykl jako środek komunikacji, a nie czystego sportu. Pozatem na rogatce ani śladu znaku oznaczającego, że samochody wzgl. motocykle mają przystawać, co może dać powód do niepotrzebnych doniesień i spraw sądowych, a przecież istnieje od kilku lat rozporządzenie, by na takich miejscach były czerwone okrągłe tablice ostrzegawcze. Nie przypuszczam, by ta cała sprawa powstała za wiedzą województwa — musi to być jakaś pomyłka, ale przykra i kompromitująca i czas najwyższy, by sprawą tą zajęły się kompetentne czynniki, kasując ten conajmniej dziwny przepis, nie mający żadnego uzasadnienia.

St. Szydelski.





Pokazy wojskowe w obozie Satory.
Instalacje telegrafu i telefonu bez drutu na side-carze.



Pokazy wojskowe w obozie Satory. Side-car zaopatrzony w zbiornik benzyny dla udzielania pomocy płatowcom.

KRONIKA

Międzynarodowy Kongres Lokomocji Automobilowej. W dniu 14 listopada otwarty został w hotelu Savoy w Londynie pierwszy europejski kongres lokomocji samochodowej, pod honorowem przewodnictwem księcia Walji. Na kongres przybyli przedstawiciele 62 państw w liczbie 250. Polskę reprezentował p. inż. Antoni Dąbrowski. Zamknięcie prac Kongresu nastąpiło w dniu 17 listopada.

Zawody samochodów dwudziestojednoletnich. Na szosie z Londynu do Brighton odbyły się w dniu 13 listopada niezwykłe wyścigi samochodowe, gdyż udział w nich brać mogły tylko maszyny, mające conajmniej 21 lat.

Zawody te zostały zorganizowane dla uświetnienia 31 rocznicy pamiętnego „Dnia Wolności", w którym dozwolono pojazdom mechanicznym jeździć po drogach angielskich, bez obowiązku poprzedzania samochodu przez piechura, niosącego czerwoną chorągiew.

Do startu stanęło 51 maszyn, tworząc jedyne w swoim rodzaju widowisko. Dystans wynosił 80 kilometrów. 41 wozów przyszło do celu w przepisanych granicach czasu.

Przy klasyfikacji brany był pod uwagę nietylko czas osiągnięty, ale również i wiek samochodu. Pierwsze miejsce zdobył Panhard z roku 1893, sprowadzony na zawody ze Szkocji, na którym jechał John Bryce. Drugim był Benz z r. 1897 a trzecim Stephens z r. 1898.

Nagroda „zawieszenia broni". W rocznicę zawieszenia broni, to jest w dniu 11 listopada odbył się, zorganizowany przez Francuski Klub Motocyklowy i czasopismo „Sporting", konkurs regularności, w którym wzięło udział 100 współzawodników. Dystans wynosił 180 kilometrów. Mimo bardzo złej pogody do celu doszło 88 maszyn. Nagrodę „zawieszenia broni" zdobyła ekipa trzech motocykli Alcyon, które prowadzili Meunier, Lemasson i Jolly. Nagrodę za regularność jazdy przyznano fabryce Salmson. Nagrodę firmy Dunlop wygrał Doré na samochodzie Corre la Licorne.

Wojskowy konkurs motocyklowy. W Satory we Francji odbył się w dniu 15 listopada konkurs motocykli, przeznaczonych do celów wojskowych, w którym wzięło udział pięć fabryk: René Gillet, Terrot, Gillet, Gnome Rhone i Monotrace.

Firma René Gillet zaprezentowała na konkursie pięć motocykli solo, jeden motocykl z wózkiem, zawierającym radjostację nadawczą, takiż motocykl ze stacją odbiorczą, motocykle z wózkami pancernemi, z wózkami do przewożenia rannych, do przewożenia benzyny, jak również kilka motocykli ze zwykłemi wózkami.

Firma Gillet zaprezentowała dwa motocykle solo do służby polowej, fabryki Terrot i Gnome Rhone po cztery motocykle, przeznaczone do tegoż celu, a firma Monotrace dwa swe samochody dwukołowe. Ogółem uczestniczyło w konkursie 24 maszyny. Próby wypadły bardzo pomyślnie i dostarczyły wiele ciekawego materjału.

Nowe rekordy motocyklowe. Podczas prób, dokonywanych na szosie w Oostmalle przez trzech motocyklistów belgijskich, pobitych zostało pięć rekordów światowych szybkości, wszystkie na maszynach marki F. N. Oto ich wyszczególnienie:

W kategorji 350 cm.^{3} Lovinfosse przebył przestrzeń jednego kilometra o starcie z miejsca z szybkością 116 klm. 354 m./g.

W kategorji 350 cm.^{3} z wózkami Lovinfosse przebył przestrzeń jednego kilometra o starcie z miejsca z szybkością 99 klm. 447 m./g.

W kategorji 500 cm.^{3} Sbaiz przebył przestrzeń jednego kilometra o starcie z rozbiegu z szybkością 183 klm. 486 m./g.

W kategorji 500 cm.^{3} Lovinfosse przebył przestrzeń jednego kilometra o starcie z miejsca z szybkością 127 klm. 727 m./g.

W kategorji 600 cm.^{3} z wózkami Flinterman przebył przestrzeń jednego kilometra o starcie z rozbiegu z szybkością 159 klm. 433 m./g.

Zawody w Miramas. Marsylijski Moto-Club zorganizował w dniu 20 listopada na torze Miramas wyścigi samochodowe i motocyklowe. Dystans wynosił 5 klm. Najlepszy czas dnia, 4 m. 21 s., uzyskał Bret na samochodzie Bugatti, rozwijając szybkość 147,5 klm./g. Najlepszy czas motocyklistów, 4 m. 41 s., wykazał Gaussorgues na Monet Goyon 350 cm.^{3}

Wyścigi samochodów jednej marki. Niektóre marki samochodowe cieszą się ogromnem powodzeniem u sportowców, tak iż urządzane są nawet zawody, przeznaczane specjalnie dla wielbicieli jednej marki. Takie wyścigi dla swych zwolenników organizowały już na torze Brookland pod Londynem angielskie fabryki Alvis i Lagonda. Obecnie w ślady ich wstępuje sławna francuska firma Bugatti. W roku przyszłym na szosie w Le Mans zorganizowane będą wyścigi, dostępne wyłącznie dla samochodów Bugatti.

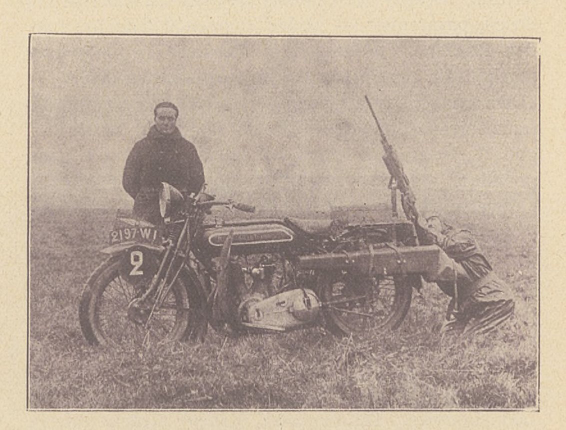
Fabryki amerykańskie wyprodukują w roku przyszłym pięć miljonów samochodów. Podczas wielkiego bankietu, który odbył się przed kilkunastu dniami w New Yorku, pan John J. Raskob, prezydent komitetu finansowego koncernu General Motors, wygłosił mowę, w której powiedział między innemi:

„Mogę przepowiedzieć, że po wzmożeniu produkcji w zakładach Forda, amerykański przemysł automobilowy wyprodukuje w roku 1928 pięć miljonów samochodów, wobec 3.500.000 sfabrykowanych w roku 1927“.

Pan Raskob dodał jeszcze, iż według posiadanych przez niego dokładnych wiadomości, jest rzeczą prawie pewną, że rok 1928 będzie rokiem ogromnego rozkwitu, jakiego amerykański przemysł automobilowy dotychczas jeszcze nie zaznał.

Ford Cord. Przed niedawnym czasem Ford zakupił plantacje gumy w Południowej Ameryce. Jak się obecnie okazuje, pragnie on podjąć fabrykację pneumatyków do swych samochodów, która, wespół z produkcją bateryj akumulatorowych, przeprowadzona zostanie na wielką skalę. Ford pragnie budować „u siebie w domu“ wszystko, co tylko jest potrzebne do jego samochodów.

Pokazy wojskowe w obozie Satory. Opancerzony side-car z karabinem maszynowym.



Pokazy wojskowe w obozie Satory. Motocykl zaopatrzony w karabin maszynowy.

Drogi automobilowe na Węgrzech. Rząd węgierski opracował ostatnio na bardzo szeroką skalę zakrojony program budowy dróg, który zostanie zrealizowany w przeciągu 6 — 7 lat. W roku 1928 Ministerjum Finansów wyasygnuje na ten cel 15 miljonów pengö. Poza tem na budowę dróg przeznaczony został nowowprowadzony podatek od samochodów, z którego wpłynie 2,5 miljona pengö. Na początek przebudowane zostaną wszystkie drogi w pobliżu Budapesztu, o łącznej długości 800 klm.

Niemiecki handel samochodowy. W pierwszem półroczu 1927 roku wwieziono do Niemiec 6.740 samochodów osobowych, 560 ciężarowych, 3.809 motocykli oraz części samochodowych za 2.167.000 marek, tak iż ogólna wartość przywozu wynosi 40.212.000 mk. W tym samym czasie wywóz dał tylko 16.610.000 mk., gdyż wywieziono 1.071 samochodów osobowych, 485 ciężarowych, 1.958 motocykli i części zapasowych za 4.868.000 mk. Bilans niemieckiego handlu samochodowego jest zatem wybitnie pasywny.

Statystyka motocykli. Liczba motocykli wzrosła na całym świecie w ciągu ostatniego roku z 1.077.355 na 1.726.241 sztuk. Najwięcej motocykli posiada Anglja, a mianowicie 629.648. Dalej idą Niemcy z 287.000, Francja ze 155.000, Stany Zjednoczone ze 139.679, Australja z 70.228, Włochy z 64.576, Holandja z 43.520, Nowa Zelandja z 32.101, Belgja z 30.000, Szwecja z 28.100, Szwajcarja z 21.000, Czechosłowacja z 18.000, Kanada z 7.876 i Rosja z 7.669 motocykli.

Z części świata na Amerykę przypada 152.068 motocykli, na Europę 1.373.046, na Oceanję 103.159, na Azję 50.853 i na Afrykę 47.115 motocykli.

Autobusy w Stanach Zjednoczonych. Według danych Narodowej Izby Handlu Samochodowego, w Stanach Zjednoczonych znajduje się obecnie około 80.000 autobusów. Z tej liczby 22.363 wozy utrzymują komunikację na stałych linjach o ogólnej długości 544.480

kilometrów. 2,24 procent tych autobusów należy do towarzystw kolei żelaznych, 34,63 procent do przedsiębiorstw miejskich kolei elektrycznych a pozostałe 63,13 procent do towarzystw komunikacji autobusowej.

Jeden samochód na rodzinę — to zamało. Rzecz jasna, że w Ameryce. Okazuje się, iż w tym szczęśliwym kraju, każda liczniejsza familja posiada więcej niż jeden samochód i że rodziny te stanowią obecnie 18% wszystkich rodzin, posiadających własne samochody. Narodowa Izba Handlu Samochodowego przeprowadziła wśród 20.000 takich rodzin ankietę, zapytując, na co potrzeba im po kilka samochodów. Nadeszły następujące odpowiedzi:

„Dwóch synów chce mieć oddzielne samochody“. — „Jeden samochód dla męża, drugi dla żony“.— „Trzy samochody niezbędne do praktyki dwóch lekarzy“. — „Trzy samochody na jazdę do pracy, jeden dla dzieci do szkoły“. — „Lekki samochód do małych przejażdżek, większy do dalekich podróży ze znaczniejszą ilością pasażerów“. — „Jeden samochód familijny i jeden Roadster do małych przejażdżek“. — „Jeden samochód dla ojca, drugi dla matki, trzeci dla dzieci“.— „Dwa samochody niezbędne, bo gdy jeden się popsuje jeździ się na drugim“. — „Lekki samochód na złą pogodę i złe drogi, większy na dalekie podróże i ładną pogodę“. — „Wóz zamknięty do jazdy po mieście i otwarty do turystyki“.— „Jeden samochód na farmę, jeden dla szofera, jeden dla żony, jeden dla męża i jeden dla ojca“. Ta ostatnia rodzina ma największe wymagania.

Samochód w sześć i pół minuty. Stowarzyszenie Inżynierów Automobilowych w Ameryce zorganizowało oryginalny konkurs, który polegał na tem aby w jaknajszybszym czasie zmontować kompletne podwozie samochodowe. Do konkursu stanęło siedem drużyn po ośmiu inżynierów, reprezentujących następujące miasta: New York, Chicago, Indiana, Detroit, Waszyngton, Cleveland i Milwaukee.

Z turnieju wyszła zwycięsko drużyna z miasta Waszyngton, która w przeciągu 6 i pół minuty złożyła i przygotowała do jazdy podwozie Chevrolet. Drużyna z Cleveland ukończyła pracę w 12 m. 54 s., trzecią była drużyna z Detroit, czwartą z New Yorku, piątą z Chicago, szóstą z Milwaukee i ostatnią z Indiana. Konkurs obudził ogromne zaciekawienie zarówno między technikami, jak i wśród szerokiej publiczności.

Lustra regulują ruch. W Londynie wprowadzono oryginalne udoskonalenie regulacji ruchu ulicznego. Na każdem skrzyżowaniu umieszczone zostały wielkie lustra, które odzwierciadlają ruch, oddając wielkie usługi zarówno policjantom ruch ten regulującym, jak i przejeżdżającym automobilistom.

Automobilowy Prometeusz. Mister Jack Vance, naturalnie Amerykanin, przykuł się łańcuchem do kierownicy swego samochodu i zobowiązał się w ten, conajmniej oryginalny sposób, dokonać okrężnej jazdy po Stanach Zjednoczonych i Kanadzie. Podróż ma trwać trzy miesiące.

Dwa miljony pojazdów mechanicznych posiada obecnie Anglja, co daje jej pod tym względem pierwsze miejsce w Europie a drugie na całym świecie po Stanach Zjednoczonych.

Z przemysłu samochodowego. Syndykat konstruktorów niemieckich zdecydował się na obniżenie cen samochodów osobowych o 10% i ciężarowych o 5 — 10%.

Angielskie zakłady Austin przygotowują się do wypuszczenia w roku 1928 — 70.000 samochodów.

Pan Ricardo Gualino nabył włoską fabrykę Lancia za 60 miljonów lirów.

Zakłady de Dion Bouton będą prawdopodobnie zakupione przez francuskie konsorcjum.

Dwie wielkie fabryki belgijskie, Minerva i F. N., zawarły związek handlowy i przemysłowy.

W Ameryce czynione są próby stworzenia nowych koncernów przez złączenie następujących fabryk samochodowych:

Dodge, Nash, Packard i Mack.

Jordan, Moon i Gardner.

Packard i Hudson.

Ponadto znany przemysłowiec W. C. Durant zabiega o utworzenie koncernu „Consolidated Motors Inc. New York“, który stanowiłby poważną konkurencję dla Forda i General Motors.

Angielskie firmy Arrol Johnston Ltd. i Aster Engineering Co. połączyły się w jedną fabrykę, która produkuje samochody pod marką Arrol-Aster.

Samochody i konie w Wiedniu. Statystyka ruchu ulicznego w Wiedniu wskazuje na stale wzrastającą liczbę samochodów, które wypierają konie coraz to intensywniej. W roku 1908 było w Wiedniu 39.000 koni i zaledwie tysiąc samochodów. Na początku wojny ilość koni wynosiła już tylko 33.000, podczas gdy cyfra samochodów podniosła się do 7.000. Pod koniec roku 1918 koni było tylko 22.000 ale i ilość samochodów spadła do 1.100. Od tego czasu liczba samochodów wzrasta nieprzerwanie. Przy końcu roku 1926 było ich w Wiedniu 11.000, podczas gdy koni już tylko 12.000. W pierwszej połowie roku bieżącego przybyło jeszcze 1.100 samochodów. Motocykli posiada Wiedeń 9.400.

Amerykańska masowa produkcja. Firma Ingersoll Milling Machine Co. w Rockford, Ill., zbudowała wytaczarkę, która może w przeciągu godziny przewiercić trzydzieści bloków w ośmiocylindrowych silnikach samochodowych, dając przytem dokładność co do tysiącznej części milimetra. Lecz i ta obrabiarka przestanie być wkrótce szczytem techniki, gdyż buduje się już druga, która w ciągu godziny będzie w stanie wykonać 35 bloków.

Automobilizm w Estonji. Estonja, liczba mieszkańców której wynosi zaledwie 1,2 miljona, posiadała przy końcu roku 1926 — 709 samochodów osobowych, 370 ciężarowych, 4 sanitarne, 129 autobusów i 318 motocykli. Na miasto Reval, stolicę państwa, przypadło z tego 373 samochody osobowe, 167 ciężarowych, 34 autobusy i 87 motocykli. Najwięcej jest

w Estonji samochodów Ford, bo 185, dalej Chevrolet 73, Citroën 49, Fiat 40, Renault 37, Opel 26, Aga 18, Essex 17, Dodge i Overland po 15, Buick 13, Benz 12, Adler 8 i t. d. Samochodów ciężarowych jest również najwięcej Forda. Z pośród marek motocyklowych największem powodzeniem cieszą się maszyny Indian i Harley Davidson.

Automobilizm w Finlandji. Liczba samochodów wzrosła w Finlandji ogromnie w ciągu ostatnich trzech lat. W roku 1923 zarejestrowano tam zaledwie 2.895 pojazdów mechanicznych, podczas gdy ostatnia, tegoroczna statystyka wykazała aż 12.000 samochodów osobowych, 4.200 ciężarowych, 1.500 autobusów i 4.500 motocykli.

Automobilizm na Łotwie. Łotwa posiada około 3.400 samochodów i 400 motocykli, z których większość znajduje się w stolicy Rydze. W roku 1924 było w Rydze 923 samochody i 181 motocykli, a w r. 1926 1.700 samochodów i 242 motocykle. Najwięcej samochodów importują na Łotwę Stany Zjednoczone Amer. Półn., a dalej Włochy, Francja i Niemcy.

Automobilizm na Węgrzech. W dniu 31 grudnia roku 1926 Węgry posiadały 12.232 pojazdy mechaniczne, w czem 6.712 samochodów osobowych, 1.950 ciężarowych, 629 innych rodzajów i 2.941 motocykli. Na Budapeszt przypadło 64,6% całego taboru samochodowego.

Największem powodzeniem cieszą się na Węgrzech samochody Fiat, których było 857, dalej samochody Magomobil krajowej fabryki węgierskiej (690), potem idą marki: Ford (622), Austro-Daimler (254) i Renault (247). Samochodów ciężarowych jest najwięcej Forda a motocykli Puch.

Automobilizm w Szwecji. W ciągu ostatnich 10 lat liczba samochodów wzrosła w Szwecji bardzo wydatnie. W roku 1917 było ich tylko 3.700, podczas gdy ostatni spis z roku 1927 wykazał imponującą cyfrę 122.700 pojazdów mechanicznych, w czem 95.000 samochodów i 26.300 motocykli.

NOWE KSIĄŻKI

Dr. M. Orłowicz: **Guide illustré de la Pologne,** Varsovie 1927, wyd. Ministerstwa Robót Publicznych w Warszawie — oto niezwykle pożyteczna książka, której brak dawał się coraz silniej odczuwać wzmożonej obecnie, dzięki rozpowszechnieniu samochodu, turystyce. Przewodnik ten po Polsce, pierwszy, obejmujący całą, w nowych swych granicach Polskę, a nie jedną tylko dzielnicę, wydany w języku najbardziej międzynarodowym, t. j. we francuskim, zawiera pobieżne informacje o wszystkich miejscowościach, a w nich o wszystkich rzeczach godnych widzenia.

Na pierwszem miejscu, oczywiście, opisaną jest stolica — Warszawa, stąd zaś wyprowadzone są w różnych kierunkach szlaki, na których autor opisuje wszystkie ciekawe miejscowości. Szlaki te prowadzą, oczywiście, po linjach kolejowych, lecz, choć autor o tem nie wspomina, identyczne podróże mogą być odbyte samochodem, z możliwością dotarcia do wszystkich prawie miejscowości, opisanych w przewodniku. Dobór pięknych ilustracji w dużej ilości ożywia krótkie opisy naszych zabytków, a pobieżne choćby przejrzenie tych widoków daje wyobrażenie o niezwykłej malowniczości Polski i o bogactwie jej zabytków architektonicznych. Nie wątpię, że każdy cudzoziemiec, któremu dostanie się do ręki przewodnik d-ra Orłowicza, zaciekawiony już choćby tylko ilustracjami, zechce zwiedzić wskazane w przewodniku miejscowości, i dlatego książka ta w doskonały sposób wypełni rolę propagandową turystyki po Polsce. Jako informatorowi jednak zarzuciłbym jej może zbytnią zwięzłość opisów i danych historycznych. Warszawie, naprzykład, poświęcono zaledwo 18 stronic, z których 9 odchodzi na ilustracje. Wprawdzie w czasach dzisiejszych zwiedzanie odbywa się w znacznie szybszem tempie, niż dawniej — i turyści, zwiedzający w ciągu kilku dni cały kraj, nie mają czasu zagłębiać się w detale, jednak napewno dostawszy się do Wilanowa, każdy cudzoziemiec zechce dowiedzieć się więcej i o samej miejscowości i o jej pamiątkach, niż to, co zawiera przewodnik d-ra Orłowicza.

Zastrzegam się, iż daleki jestem od tego, żeby brać encyklopedyczną drobiazgowość przewodników Baedeckera za ideał doskonałości — w natłoku opisów każdego muzealnego przedmiotu turysta gubi się literalnie i w końcu przechodzi obojętnie koło najkapitalniejszych pomników przeszłości, zupełnie jak ten ciekawski z bajki Kryłowa, który dokładnie obejrzał w muzeum wszystkie muszki, żuczki i komary, a nie zauważył słonia. Jednak muszę powiedzieć, iż czasem jakaś muszka jest naprawdę ciekawszą od słonia, a bywają obrazy ciekawsze od niejednego kościoła. Jest to zresztą jedyny zarzut, jaki mogę zrobić doskonałej pracy d-ra Orłowicza, a i to na jego usprawiedliwienie dodać trzeba, iż zanadto dobrze są nam znane ogromne trudności wydawnicze w Polsce przy jakiejkolwiek większej i bogaciej ilustrowanej książce. Już i tak, pomimo zwięzłości, przewodnik d-ra Orłowicza zawiera 285 stron druku i ładnie wydaną kolorową mapkę. Nie zapominajmy przytem, że tego rodzaju książka, mająca znaleść się w rękach cudzoziemców, a tem samem propagować kulturalność Polski, musi posiadać odpowiednio staranną i estetyczną szatę graficzną. Pod tym względem przewodnik ten jest również bez zarzutu. Papier, druk, ilustracje i okładka — wszystko świadczy o wielkiej pracy i zrozumieniu rzeczy przez szan. autora. Przewodnik wydany został przez Ministerstwo Robót Publicznych, którego zasługi na polu propagandy turystyki są już bardzo wielkie, —

jest to zresztą jeszcze raz uznanie zasług d-ra Orłowicza, który kieruje wydziałem turystyki w tem ministerstwie.

Na zakończenie muszę jeszcze dodać, że nietylko cudzoziemiec znajdzie w książce d-ra Orłowicza przewodnika po nieznanym mu kraju. Wielu, bardzo wielu Polaków książka ta może również zapoznać ze skarbami historji ojczystej, a dla automobilistów będzie ona bezwarunkowo nieocenionym i najlepiej poinformowanym towarzyszem w ich wędrówkach po zapuszczonych, ale jakże nieraz ciekawych miasteczkach polskich.

Inż. Eugenjusz Porębski: **Wykłady psychotechniki.** Warszawa 1927. Wydawnictwo T. O. N.

Autor, znany fachowiec w zakresie automobilizmu i radjotechniki, dał nam pierwszy w języku polskim obszerny podręcznik psychotechniki. O znaczeniu psychotechniki w nowoczesnej organizacji pracy zbytecznem jest chyba na tem miejscu się rozpisywać. Specjalnie w zawodzie automobilisty, zawodzie często niebezpiecznym tak dla uprawiającego go, jak i dla otoczenia, psychotechnika ma kapitalne wprost znaczenie, i niedalekim jest już, miejmy nadzieję, dzień, gdy nikt nie będzie mógł otrzymać prawa kierowania pojazdem mechanicznym, o ile badania psychotechniczne, którym będzie musiał się on poddać, nie wypadną dla niego dodatnio.

W dzisiejszych, do cna zmechanizowanych, czasach człowiek z konieczności upodobniony być musi coraz bardziej w swej pracy do maszyny o pewnym, ściśle zakreślonym, kręgu czynności, i dlatego w środowisku racjonalnie zorganizowanej pracy selekcja zdolności okazuje się koniecznością. Poradnictwo zawodowe przytem posiada olbrzymie znaczenie również i dla indywidualnego dobrobytu i szczęścia pracowników, którzy, dzięki wskazówkom, udzielonym przez laboratorja psychotechniczne, obierają zawód, do którego posiadają największe zdolności, i unikają zawodów i rozczarowań życiowych.

Na polu naukowej organizacji pracy stoimy, niestety, w Polsce jeszcze bardzo nisko i prawie że na szarym końcu cywilizowanych i uprzemysłowionych narodów, cechą zaś charakteru polskiego jest bardzo szeroki krąg zdolności, dzięki czemu posiadamy ogromną ilość pracowników „uniwersalnych" tak w dziedzinie pracy umysłowej, jak i fizycznej, t. j. ludzi posiadających pewne pojęcie o wielu gałęziach pracy, ale gruntownie nie wyspecjalizowanych w żadnej. Na bezludnej wyspie człowiek taki byłby genjalnym Robinsonem Kruzoe, ale w normalnie zorganizowanym i uprzemysłowionym kraju jest on szkodnikiem, zajmującym miejsce dobrego specjalisty i obniżającym wydajność pracy przedsiębiorstwa, zatrudniającego go. Znajomość więc zasad psychotechniki posiada u nas ogromne znaczenie, gdyż wiedza ta ma nas nietylko nauczyć zorganizowania pracy, ale i wyleczyć z wady narodowej: uniwersalności i rozpraszania się, bez dokładnego pogłębienia fachu.

Podręcznik inż. Porębskiego doskonale wypełni to zadanie, gdyż daje on bardzo szczegółowy całokształt tej nauki, obleczony w wysoce zajmującą formę. Podręcznik ten czyta się z ogromnem zainteresowaniem i bez znużenia, pomimo szczegółowych opisów niezliczonej ilości maszyn i przyrządów, służących do wszechstronnego badania „machiny ludzkiej". W ujęciu swego podręcznika, t. j. w wykonaniu postawionej sobie pracy, inż. Porębski dowiódł, że jest on nietylko teoretykiem, ale i pierwszorzędnym praktykiem-wykonawcą i że zasadami, które w pracy swej wygłasza, sam się dokładnie przejął i nimi kieruje.

Podręcznik podzielony jest na 3 części: I. „Wpływy zewnętrzne, oddziaływujące na człowieka", II. „Rozpoznawanie uzdolnień zawodowych" i III-cia — zajmująca się pracą, opartą na badaniach wydajności oraz na naukowej organizacji.

Byłoby nadzwyczaj pożądanem, aby doskonała ta praca znalazła się w rękach nietylko wychowawców i teoretycznych „taylorystów", ale również i na biurkach prezesów zarządów, dyrektorów i kierowników działów zakładów przemysłowych i przedsiębiorstw wszelkiego rodzaju, gdyż niewątpliwie otworzy im ona nieraz oczy na przyczyny różnych niedomagań w ich warsztatach pracy, a może i w wielu razach poprawi wzajemny stosunek ich z pracownikami. Pod względem graficznym podręcznik inż. Porębskiego jest bez zarzutu.

Inż. Antoni Dąbrowski: **Główne wytyczne organizacji komunikacji samochodowych.** Warszawa 1927. Nakładem Instytutu Naukowej Organizacji przy Muzeum przemysłu i rolnictwa.

Inż. Dąbrowski, kierownik działu samochodowego tramwajów miejskich, mając powierzoną sobie organizację ruchu autobusowego w Warszawie, odbył dłuższe podróże po zachodzie Europy dla uprzedniego dokładnego poznania i zbadania zasad i organizacji komunikacji samochodowych w większych miastach Europy. Rezultatem tych badań jest omawiana książka, która przedewszystkiem wzbudza podziw dla niesłychanie drobiazgowego i wszechstronnego pogłębienia przez autora przedmiotu. Książka składa się z następujących rozdziałów: I. Rozwój automobilizmu, II. Szlaki komunikacyjne, III. Trakcja, IV. Garaże i warsztaty, V. Personel, VI. Przykłady organizacji, VII. Regulacja ruchu, VIII. Reglamentacja ruchu, IX. Wzory umów koncesyjnych i przepisów wykonawczych. Jak widzimy więc, obejmuje ona całość organizacji komunikacji samochodowych, a nie tylko główne wytyczne, jak to skromnie autor zatytułował olbrzymią swą pracę. Inż. Dąbrowski wyszedł z wysoce altruistycznego stanowiska — dania możności innym instytucjom oraz przedsiębiorcom prywatnym, zamierzającym uruchomić komunikacje samochodowe, skorzystania z bogatego materjału, zebranego przez niego, i uniknięcia aż za wielu błędów, popełnianych dotychczas przy organizowaniu tego rodzaju przedsiębiorstw. Cóż bowiem lepiej uczy, jak doświadczenie innych i obraz rezultatów, osiąganych gdzieindziej? Oczywiście, własne doświadczenie jest jeszcze skuteczniejszem, ale, nie-

stety, przychodzi ono już zwykle zapóźno, gdy przedsiębiorstwo, wskutek popełnionych błędów, jest już w ruinie.

Dla Polski rozwój przedsiębiorstw komunikacji samochodowych, wobec szczupłości sieci kolejowej, ma olbrzymie znaczenie, dowodem zresztą czego jest żywiołowy wprost ich rozwój. O ile jednakże ilościowo szybkim krokiem podążamy w tej dziedzinie za Europą, o tyle jakościowo jesteśmy kompletną Azją. Zadaniem więc pracy inż. Dąbrowskiego jest — wskazać, jak należy organizować przedsiębiorstwa komunikacji samochodowych, abyśmy poprawę w tej dziedzinie osiągnąć mogli. Autor kładzie słusznie silny nacisk na reglamentację ruchu, bez czego w tej dziedzinie niemożliwem jest osiągnięcie rzeczywistego postępu.

Cenna praca inż. Dąbrowskiego, ozdobiona licznemi ilustracjami, przedstawia się pod względem graficznym nienagannie. Fachowej naszej literaturze przybyła więc praca poważna, a w tej dziedzinie narazie jedyna. Niski stan umysłowy większości właścicieli prywatnych przedsiębiorstw komunikacji samochodowych w Polsce wyłącza, niestety, możliwość przeczytania jej przez zainteresowanych, jednak bezwątpienia będzie ona przewodnikiem dla tych wszystkich instytucji komunalnych i większych przedsiębiorstw, które zamierzają uruchomić nowe linje samochodowe, a tych na szczęście jest coraz więcej.

A teraz na zakończenie jeszcze ta mała uwaga. Niezwykła dociekliwość i sumienność w zbadaniu organizacji komunikacji samochodowych zagranicą, wykazana przez fachowca tej miary, co inż. Dąbrowski, gwarantuje nam, iż będziemy mieli w Warszawie wzorową komunikację autobusową (zostanie ona uruchomioną już na wiosnę 1928 r.). Jest to wysoce radosny fakt dla wszystkich automobilistów, którym tak już dokuczyła gospodarka tramwajowa.

Z CZASOPISM.

„ŁOWIEC POLSKI". Pierwszy i jedyny w Polsce tygodnik myśliwski. Organ Centralnego Związku Polskich Stowarzyszeń Łowieckich. Pod redakcją pp. Jana Sztolcmana i Juljana Ejsmonda oraz Komitetu, złożonego z wybitnych myśliwych i działaczów na polu Łowiectwa polskiego. Pismo rozwija się tak, że z miesięcznika po upływie krótkiego czasu przekształcone zostało na dwutygodnik, a obecnie na tygodnik. Skupiło ono też dokoła siebie wszystkich najwybitniejszych pisarzy myśliwskich w Polsce.

Ze względu na zamożność i kulturalność prenumeratorów, nadaje się ono najbardziej do zamieszczania w niem wszelkich ogłoszeń.

Prenumerata kwartalna wynosi 8 Zł. Adres: Warszawa, Nowy Swiat № 35. Tel. 7-98. Konto P. K. O. 80-82.

Spis wszystkich firm samochodowych
W WIĘKSZYCH MIASTACH POLSKICH

NAZWA FIRMY	Adres	Reprezentacja marki samochodowej
W A R S Z A W A		
1. Austro-Daimler	Wierzbowa 6	Austro-Daimler, Citroën, O M.
2. Auto-Centrala, Alfred Bergman i S-ka	Nowosenatorska 5/7	Talbot, Sunbeam
3. Auto-Koncern	Wierzbowa 8	Chrysler, Rochet-Schneider
4. Auto-Palace, B-cia Mączyńscy	Tatrzańska 4	Berliet
5. Auto-Service	Nowy Świat 13	Mathis
6. Auto-Skoda	Królewska 10	Skoda, Hispano-Suiza L. K.
7. Auto-Traktor	Ossolińskich 4	Lincoln, Ford
8. Auto-Union, Sp. z o. o.	Wilcza 1	Studebaker
9. Belpol	Żórawia 15	Metallurgique, Vermorel
10. Biuro Rolniczo Techniczne, inż. Stanisław Nawakowski	Kredytowa 4	Praga
11. B-cia Stefan i Piotr Bergman	Marszałkowska 154	Pontiac, Oakland, Chevrolet
12. Czapek inż.	Piękna 21	Rover Riley
13. Elcar-Motor	Koszykowa 5	Elcar
14. Elibor	Plac Napoleona 1	Buick, Ford
15. Esper	Marszałkowska 153	Renault
16. Frank A. V.	Nowy Świat 34	Crossley
17. Iwa, Sp. z o. o.	Ossolińskich 8	Whippet Overland
18. Kooprolna	Kopernika 30	Hotchkiss
19. Kotliński	Tłomackie 8	Barré, George Irat
20. Krupka Leonard	Nowy Świat 8	Büssing
21. Łączny Czesław i Sp.	Nowy Świat 21	Unic
22. Pezet-Steyr	Krak.-Przedmieście 66	Steyr
23. Polski Fiat	Hotel Europejski	Fiat S. P. A.
24. Rotax	Niecała 1	Packard
25. Rotmil	Moniuszki 5	Peugeot, Hupmobile
26. Sair	Pl. Żelaznej Bramy 2	Morris
27. Syndykat Handlowy	Nowy Świat 23/25	Lancia, Ansaldo, Panhard — Levassor
28. Tatra-Auto	Aleje Jerozolimskie 14	Tatra
29. Towarzystwo dla handlu z Francją	Skorupki 8	Farman
30. Varsovie-Automobile	Kopernika 4/6	Minerva, Dodge, F. N., Morris
31. Zawbor	Czackiego 5	Cadillac, La Salle
Ł Ó D Ź		
1. Przedstawicielstwo Fabryk Sam. Tesche	Piotrkowska 175	Austro-Daimler, Citroën, O. M.
2. Auto-Dom-Mobile	Piotrkowska 175	
3. Dmowski Zygmunt	Piotrkowska 160	Chevrolet, Büssing
4. Elibor	Kilińskiego 70	Ford, Buick
5. K. Küster i S-wie	Piotrkowska 165	Tatra
6. Rozner i S-ka	Przejazd 2	
7. Sommer	Gdańska 124	Fiat
8. Strobach i Szulczewski	Ewangielicka 5	
9. Schwarcszulc	Pomorska 165	
L W Ó W		
1. Altschüller i S-ka	Wałowa 11	Horch
2. Auto-Motor	Kopernika 54	
3. Austro-Daimler	Pasaż Mikolascha	Austro-Daimler, Citroën
4. Auto-Palais	Jagiellońska	Mercedes, Morris
5. Biuro Dzienników Sokołowskiej	Jagiellońska 7	Praga
6. Balko inż. i S-ka	Technicka 1	
7. Chrysler	Romanowicza 1	Chrysler
8. Cyclecar	Romanowicza	Stutz, Essex, Hudson

NAZWA FIRMY	Adres	Reprezentacja marki samochodowych
9. Eshape	Akademicka	Ford, Lincoln
10. Lumen, Oskar Fassler	Plac Marjacki 3	Gräf & Stift
11. Pe-De-Te	Sobieskiego 3	Fiat
12. Pilot	Batorego 4	Renault
13. Zastępstwo Tatra	Batorego 34	Tatra
14. Zastępstwo Minerva	Zimorowicza 16	Minerva

POZNAŃ

1. Austro-Daimler	Św. Marcina 49	Austro-Daimler, Citroën, O. M.
2. Auto-Skład	27 Grudnia 16	Berliet, Studebaker
3. Brzeskiauto	Dąbrowskiego 29	Chrysler, Fiat, Opel, Chenard-Walcker, Minerva
4. Dakla	27 Grudnia 19	Mercedes-Benz, Packard
5. Hempowicz-Automobile	Plac Wolności 6	Peugeot
6. Praga-Automobile	Plac Wolności 11	Praga, Ceirano
7. Robur	Fredry 12	Renault
8. Tatra-Auto	Kantaka 7	Tatra
9. Tatarski Antoni	Wały Jana III 1/11	Buick, Chevrolet
10. Zagórski i Tatarski	Plac Wolności 11	Ford

KATOWICE

1. Auto	Konopnickiej 5	Berliet, Essex, Hudson
2. Auto-Service	Damrota 2	Ford, Lincoln, Fordson
3. Austro-Daimler	Poprzeczna 8	Austro-Daimler, Citroën, O. M.
4. Benz-Mercedes	Mickiewicza 6	Benz-Mercedes
5. Esper	3-go Maja 5	Renault
6. Motor	Słowackiego	Chevrolet, Buick
7. Reichman Carl	Stawowa 5	Opel, Studebaker
8. Wysocki	Starowiejska	Fiat, Minerva

KRAKÓW

1. „Samochód"	Szewska 4	Renault
2. Jan Kowalski i S-ka	Basztowa	Fiat, Indian
3. „Elibor"	Rynek 26	Ford, Buick
4. „Eshape"	Pijarska 4	Ford, Lincoln
5. „Automotor"	Smoleńska	Tatra
6. Inż. Cieślewski	Gertrudy 2	Skoda
7. Inż. Landau	Podwale 3	Mercedes-Benz
8. „Austro-Daimler"	Wiślna 12	Austro-Daimler, O. M., Citroën
9. Bracia Bergman Inż.	Mikołajewska 6	Chevrolet, Oakland, Pontiac
10. Żychoń Stanisław Auto Szawe	Plac Szczepański	Studebaker-Erskine
11. „Steyr Auto"	Groble 5	Steyr

Charakterystyczne dane podwozi

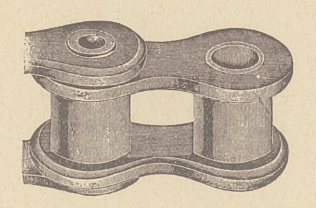
ORAZ

Cennik wszystkich reprezentowanych w Polsce samochodów w grudniu 1927 roku

Za poniższe ceny „Auto" nie przyjmuje żadnej odpowiedzialności, gdyż podaje je jedynie jako informacje, a nie jako obowiązujące firmy oferty.

Marka samochodu	Typ	Moc (według oznaczenia fabrycznego)	Ilość cylindrów	Pojemność cylindrów w ltr.	Rozmiary cylindrów	Rozmiary pneumatyków	Ceny w dolarach loco skład w Polsce				Uwagi:
							podwozie	torpedo	zamknięty (limuzyna lub cond. inter.)	transformable lub landaulet (dorożka)	
Ansaldo	10	10/ 32	4	1.45	68 —100	28—4,5		1.770			
	4 F.	12/ 40	4	1.85	70 —120	775—145		2.200	2.800		
Austro-Daimler	A. D. V.	19/100	6	2.99	76 —110	820—120		4.500	5.200		
	A. D. M.	19/ 70	6	2.61	71 —120	820—120		3.800	4.450	5.500	
Barré		8/ 10	4	1.69	67 —105	775—145	765	1.120	1 385		loco fabryka
		10/ 18	4	1.61	70 —130	14— 50	1.010	1.320	1.611		podwozia
		12/ 14	4	2.36	76 —130	820—120	972	1.238	1.493		bez gum
		14/ 18	4	2.61	80 —112	835—135	1.071	1.385	1.572		
Berliet	V. I. G.	9	4	1.35	65 —100	730—130		1.395	1.670	1.740	
	V. I. G. H.	10	6	1.81	62 —100	740—140		1.775	1.890		
	V. I. H. B.	11	6	1.99	65 —130	14— 50		2.160	2.335		
	V. R. L.	12	4	2.61	80 —130	820—120		2.305	3.080		
Buick	Standard	23.7	6	2.39	79 —114	31—5,25		2.100	2.500		
	Master	29.4	6	4.49	89 —121	33—6		3.100	3 500		)
Cadillac		31.2	8	5.15	79 —130	33—6,75		3.450	3.695		) loco fabryka
Ceirano	S. 150	16	4	1.46	65 —110	760— 90					
Chenard et Walcker		7	4	1.29	69 — 86	13— 45	644	770	900		
		9	4	1.50	69 —100	14— 45	884	1.096	1.238		
		10	4	1.75	69,5—115	895—135	916	1.167	1.199		loco fabryka
		12	4	3.00	79,5—150	15— 30	1.372	—	—		
		16	6	2.85	74,5—110	730—130	1.513	2.004	2.158		
Chevrolet	Capitol	21. 7	4	2.83	94 —102	29—4,40		1.070	1 400	1.300	
Chrysler	I. 52	21.03	4	2.79	92 —105	29—4,75		1.600	1.675		
	H. 62	21. 6	6	2.94	76 —108	28—5,25		2.150	2.500	2.575	
	G. 72	23.43	6	3.53	79 —120	30—6		2.500	3.000	3.200	
	E. 80	29. 4	6	4.74	89 —127	30—6,75		4.870	5.800	6.325	
Citroën	B. 14	10	4	1.54	70 —100	730—130		1.250	1.490		
Crossley		18/50	6	2.69	69 —120	820—120		3.384	4.017	4.504	cif Gdańsk
Dodge	124	24.03	4	3.47	98,4—114	31—5,25		1.625	1.825		
	Senior	25. 3	6	3.67	82,5—114	31—6			2.900		
Elcar	6—70	19. 8	6	3.01	73 —120	28—5,25		1.275	1.395		)
	8—82	26. 4	8	4.02	73 —120	30—6		1.645	1.790		) loco fabryka
	8—90	33. 8	8	4.86	82,5—114	32—6,20		2.465	2.465		)
Essex		17.32	6	2.35	68 —108	30—495		1.320	1.480		
Farman	A. 6 B.	40	6	6.60	100 —140	895—135	4.844	6.228			loco fabryka
Fiat	509	5/22	4	0.99	57 — 97	715—115	645	1.100	1.260	1.225	
	503	6/30	4	1.46	65 —110	730—130	925	1.575	1.830	1.900	ceny
	507	10/35	4	2.30	75 —130	775—145	1.210	2.235	2.725	2 750	podwozia
	512	15/50	6	3.44	75 —130	33—6,75	1.620	3.200	4.200	3.900	bez gum
	519 b.	17/80	6	4.77	85 —140	33—6,75	2.800	4.750	5.650	6.040	
F. N.		8/10	4	1.33	65 —100	730—130		1.450	1.750		
Ford	T.	22.5	4	2.89	95 —101,7	29—4,40		770			
Gräf und Stift	V. K. 2.	7/ 30	4			730—130	2.115	2.670	3.076	3.115	)
	S. 4	15/ 70	6			895—135	4.070	4.870	5.250	5.328	) loco fabryka
	S. 3	23/ 90	6			895—135	4.570	5.370	5 750	5.845	)
	S. R. 4	30/110	6			895—135	5.340	6.140	6.500	6.615	)
Irat George	4 A.	11/ 55	4	2.00	69,8—130	820—120	1.678	2.240	2.515		) podwozia
	6 A.	15/ 85	6	3.00	69,8—130	33—6	2.947	3.537	3.733		) bez gum
Horch	10 M. 21	10/ 50	4								
Hotchkiss	A. M. 2	12	4	2.41	80 —120	780—150		2.300	2.700		
Hudson	Super Six	29. 4	6	4. 7	89 —127	33—6		2.500	3.050		
Hupmobile	A.	23.44	6	3.18	79,4—108	30—5,25		2.400	2.600		
	E.	28.80	8	4.39	76 —120,7	33—6		3.200	3.600		
Lancia	Lambda	22	4	2.36	79,4—120	775—145		3.000	3.500		
La Salle		31. 2	8	4.91	79,4—125,4	32—6		2.495	2.685		loco fabryka
Lincoln		36.45	8	5.90	85,7—127	33—5		6.600	7.400		
Mathis	M. Y.	8	4	1.19	60 —105	715—115			1.265		
	G. M.	10	4	1.62	70 —105	730—130		1.290			
Mercedes-Benz	2 litry	8/38	6	1.99	65 —100	30—5,25		2.630	2.930		
	3 litry	12/55	6	3.13	76 —115	32—6,95		3.850	4.250		
	4 litry	15/70/100	6	3.92	80 —130	33—6,75		5.900	6.300		) z kompre-
	K.	27/100/140	6	6.24	94 —150	33—6,75		6.700	7.100		) sorem
Metallurgique		12/15	4	1.97	70 —128	775—145		2.008	2.353		
Minerva	A. H.	12	6	1.92	68 — 92	775—145	1.700	2.300	2.500		) bezzawo-
	A. E.	20	6	3.39	80 —112	895—135	2.550	4.450	5.300		)
	A. F.	32	6	5.95	95 —140	895—135	2.950	4.900	5.700		) rowy
Morris	Cowley	11.9	4	1.53	69,5—102	27—4,40	765	1.245	1.415		
	Oxford	11.9	4	1.53	69,5—102	27—4,40		1.435	1.580		
	„	14/28	4	1.80	75 —102	28—4,95		1.595	1.825	1.725	

Marka samochodu	Typ	Moc (według oznaczenia fabrycznego)	Ilość cylindrów	Pojemność cylindrów w litr.	Rozmiary cylindrów	Rozmiary pneumatyków	Ceny w dolarach loco skład w Polsce				Uwagi:
							podwozie	torpedo	zamknięty (limuzyna lub cond. inter.)	transformable lub landaulet (dorożka)	
O. M.	469 S. 2	7	4	1.49	69 —100	730—130		2 200	2 450		
	Superba A.	12	6	1.99	65 —100	730—130		2.850	3.250		
Oakland	665 N. 2	19.84	6	3.01	73 —120	30—5.25		1.850	2 250	2 650	
Opel		4/10	4	1.02	58 — 90		750			1.495	
Overland	4 Whippet.	15.6	4	2.18	74.4—111	28—4.75		625	725	755	) loco fabryka
	6 Whippet.	21.6	6	2.75	76.2—101.6	29—4.75		765	875	925	)
Packard	526	29.4	6	4.74	89 —127	32—6		3 800	7 400	4.200	
	433	39.2	8	6.32	89 —127	32—6		6.000	7.000	6.500	
Panhard et Levassor		10	4	1.48	67 —105	775—145					
		12	4	2.30	75 —130	820—120					
		16	4	3.18	95 —140	835—135					
		20	4	4.85	105 —140	895—135					
		16	6	3.45	75 —130	835—135					
		35	8	6.36	85 —140	895—135					
Peugeot	172 R.	5/12	4	0.72	51 — 88	715—115		800	900	900	
	177 M.	9/28	4	1.40	65 —105	730—130		1.250	1.400		
	181 B.	11/35	4	1.62	70 —105	740—140		1.550			
	183	12/35	6	1.99	65 —100	14—45			1.800		
	176	14/35	4	2.49	80 —124	820—120		3.370	3.900		bezzaworowy
	174	18/75	4	3.8	95 —134	895—135		4.050	4 900		bezzaworowy
	22 S. S.	22/80	6	3.77	80 —125	33—6			5.500		bezzaworowy
Pontiac		25.35	6	3.09	82.5— 95	29—4.75			1.900	1.630	
Praga	Piccolo	4/12	4	0.71	50 — 90	715—135	706	1.062	1.267	1.327	
	Alfa	6/20	4	1.22	60 —110	730—130	1.022	1.470	1.671	1.701	
	Mignon	11/35	4	2.30	75 —130	850—160	1 686	2.579	3.353		
	Grand	19/60	4	3.82	90 —150	890—185	2.703	4.003	4.924		
Renault	Monasix	8	6	1.47	58 — 93	12 - 45		1.300	1.450	1.450	
	N. N.	6	4	0.95	58 — 90	12—45		1.050	1 250	1.300	
	K. Z. I	10	4	2.12	75 —120	14—50		1.500	1.700	1.750	
	Vavasix	16	6	3.18	75 —120	14—50		2.100	2.400	2.150	
	R. A. 15	15/50	6	3.18	75 —120	33--6.20		2.900	3.400		
	P. Z. 18/24	18/50	6	4.77	85 —140	33—6.20		3.900	4.500		
	N. M. 40	40/150	6	9.12	110 —160	33—6.75		5.000	6.500		
Riley		12	4	1.64	69 —110	29—4.95	1.464	1.781	1.942		) loco fabryka
		11/40	4	1.50	65.8—110	27—4.40		2.330			)
Rochet-Schneider .		14	4	2.61	80 —130	860—160			4.200		
		20	4	3.97	95 —140	33—6.75			5.750		
Rover		9/20	4	1.18	63 — 95	27—4.40		1.098	1.220		loco fabryka
Skoda	Hispano Suiza	32	6	6.60	100 —140	33—5.55		7.800	9.100		
	L. K. 110	7/25	4	1.79	72 —110	765—105		1.950	2.550		dawny Laurin.
	L. K. 350	14/50	6	3.50	78 —122	895—135					Klem. bezzaw.
Steyr	XII	6/30	6	1.56	61.5— 88	775—145	1.650	1.950	2.250		
	VII	12/50	6	3.30	80 —110	835—135	3.200	3.700	4.700		
	Sport	12/60	6	4.01	88 —110	835—135		6.500			
Studebaker	Erskine	16/54	6	2.41	66.7—127	29—4.75		1.550	1.750		
	Dictator	27/3	6	3.97	85.7—127	31—5.25		2.000	2.500		
	Kommandor	36	6	5.75	98 —127	31—5.25		3 000	3.500		
	President	36	6	5.75	98 —127	32—6.75		3.300	4.000		
Stutz	A. A.	33.8	8	4.84	82.5—114.3	32—6.20		3.360	3.395		
Talbot	D. D.	10	4	1.64	69 —110	775—145	1.377	1.926	2.307	2.257	loco fabryka
	M. G. 7	11	6	1.99	67 — 94.5	20—4.5	1.724	2.430	2.710	2.710	
	D. U. S.	18	6	2.69	72 —110	33—6	2.184	2.990	3.987		
	T. L.	20	6	2.99	76 —110	33—6	2.890	4.648	4.850		
Tatra	11	4/12	2	1.04	82 —100	715—115		1.290	1.560		
	17	8/40	6	1.93	64 —100	775—145		3.500	4.100	4.000	
Unic	L^2 F^2	9	4	1.85	70 —120	780—150	1.344			2.016	
	^6T, $^6T^1$, $^6T^2$	11	4	2 01	72.8—120	780 - 150		1.925	2.270	2.543	
	$^6T^3$	11	4	2.01	78.8—120	780—150	1.456	1.936		2.127	
	M^4	16	4	2.97	80 —148	835—135	2.040	3.353	3.990		
Vermorel	A. G.	8	4	1.13	60 —100	730—130		1.452	1.755	1.755	
	Z. X.	10	4	1.69	70 —110	775—145		1.776	2.160	2.160	



PIERWSZA POLSKA WYTWÓRNIA ŁAŃCUCHÓW ROLKOWYCH

ST. KUBIAK

Warszawa, Hrubieszowska № 9 (róg Karolkowej gmach własny), Telefon 75-44

P O L E C A:

Łańcuchy rolkowe do motocykli, samochodów osobowych, ciężarowych i traktorów, łańcuchy rozdzielcze (bezszelestne), łańcuchy „G a l l a“ transmisyjne i przegubowe, do czyszczenia rur kotłowych i skręcania rur, systemu „F l e y e r a“, do benzolowych motorów. Wszystkie łańcuchy od najmniejszych do największych wymiarów. Jedyna w kraju specjalna fabryka, która skutecznie konkuruje z zagranicznemi wyrobami i które uznane zostały za równające z najlepszemi wyrobami zagranicznemi.

Poszukiwani odpowiedzialni przedstawiciele we wszystkich większych centrach.

Łańcuchy moje odznaczono w roku 1927 w Rzymie—dużym medalem złotym, w Paryżu—Grand Prix i dużym medalem złotym.

Cuda dokonywane przez REWENOFF

Czym jest REWENOFF?

Rewenoff—jest to jedyny nowoczesny produkt przywracający karoserjom samochodowym, meblom etc. ich dawny wygląd, będąc jednocześnie bardzo ekonomicznym w użyciu.

Jak należy stosować REWENOFF?

Sposób użycia tego środka jest bardzo prosty. Wystarcza przetrzeć przeznaczony do odnowienia przedmiot miękką, przesyconą **Rewenoffem** szmatką, nadając mu następnie po wyschnięciu połysk, wycierając go suchą szmatką.

Jak długo zachowuje przedmiot odnowiony Rewenoffem swój nowy wygląd i co zaoszczędza się przez jego stosowanie.

Jednorazowe zastosowanie **Rewenoffa** przywraca samochodowi jego pierwotny wygląd na przeciąg 2-ch miesięcy. Duża puszka tego środka wystarcza, aby utrzymać dobry wygląd wozu w ciągu jednego roku, lub też dla odnowienia 100 mtr. mebli, lakieru, linoleum i t. d. Mycie staje się wówczas zupełnie zbytecznem, a utrzymanie przedmiotów w porządku jest bardzo uproszczone.

Czy REWENOFF wznawia również i inne produkty?

Tak! **Rewenoff-Cleaner** wyśmienicie odświeża lakier samochodowy i inne, które zatraciły już swój połysk. **Rewenoff-Omnium** doskonale odświeża skórę-Simili i inne.

Czy istnieją falsyfikaty?

Tak! W interesie każdego leży żądać markę **Rewenoff,** wystrzegając się wszelkich podróbek.

Gdzie można nabyć oryginalny Rewenoff?

We wszystkich składach akcesorji samochodowej.

ODSPRZEDAWCY NABYĆ JE MOGĄ W GENERALNYM PRZEDSTAWICIELSTWIE

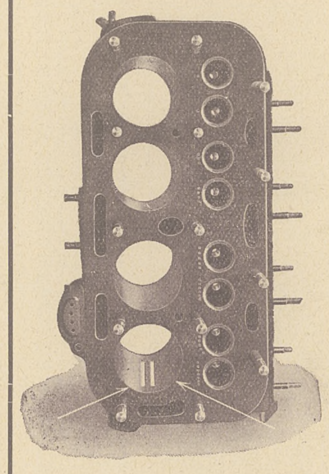
„COREFA“

WARSZAWA, UL. WILCZA 33, TEL. 137-94.

E. HEŘMAN

WARSZAWA, MŁYNARSKA № 19, TEL. № 174-25

REPERACJA RYSÓW w CYLINDRACH NA ZIMNO BEZ NAGRZEWANIA



średnica cylindra nie ulega żadnej zmianie, również tłok i pierścienie zostają te same

całkowita gwarancja

Termin wykonania: **w ciągu 24 godzin**



Skład części wymiennych:

„ROTAX“

TELEFON: 154-87

Warszawa, Niecała 1.

Samochody PACKARD czterotonowe, czterobiegowe

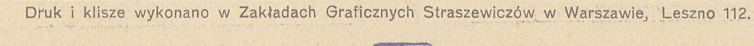
Do sprzedania po cenach niskich

DOSTAWA ŚPIESZNA



MARSZAŁKOWSKA 14

TEL. 284-14


Druk i klisze wykonano w Zakładach Graficznych Straszewiczów w Warszawie, Leszno 112.



Automobilklub Polski

Sekretarjat czynny od godz. 10 do 4 pp. — Tel. 135-86.

KOMUNIKATY.

Przypominamy o konieczności wykupywania licencji sportowych Komisji Sportowej Automobilklubu Polski na rok 1927 w myśl komunikatu, podanego w № 3 „Auta".

Na posiedzeniu Komisji balotującej w dniu 6-tym kwietnia r. b. przyjęci zostali na członków Automobilklubu Polski pp.:

1) Jan Puławski, rolnik, majątek Ossa, p. Rawa Mazowiecka, lub Warszawa, Bracka 20, m. 20.

2) Jerzy Pospisil, współwłaściciel składu maszyn rolniczych i młyńskich, Zdołbunów, ul. Fabryczna 1.

3) Zdzisław Avenarius, ziemianin, Ruda Różaniecka — Małopolska.

4) Zygmunt Dmowski, właściciel salonu samochodowego, Łódź, Piotrkowska 150.

5) Józef Jerzy Richter, przemysłowiec, Łódź, ul. Skorupki 10/12.

6) Roger hr. Raczyński, właściciel ziemski, Rogalin, p. Święttniki n/Wartą, woj. Poznańskie.

7) Feliks Krzypkowski, właściciel biura technicznego. Warszawa, ul. Służewska 3.

KOMUNIKAT

Komisji Sportowej Automobilklubu Polski w sprawie wyścigu Łódzkiego.

W dniu 15/V r. b. odbędzie się wyścig organizowany przez nowo powstały Łódzki Klub Automobilowy pod protektoratem Automobilklubu Polski na szosie Konstantynów—Zgierz, na przestrzeni około 6 klm.

W związku z tem zorganizowanym będzie pokaz samochodowy w Łodzi od dnia 8/V do 15/V.

Regulamin wyścigu można otrzymać w Sekretarjacie A. P. oraz u Generalnego Sekretarza Łódzkiego Klubu Automobilowego, p. E. Tesche, Piotrkowska 175, który również udziela wszystkim dalszych szczegółów dotyczących wyścigów.

Rozegrane będą poza innemi nagrody A. P. oraz nagrody Ł. K. A.

Ze względów na to, iż jest to pierwsza impreza organizowana przez Ł. K. A., oraz, że będzie ona miała miejsce w rejonie bardzo interesującym się automobilizmem, Komisja Sportowa A. P. zaprasza tak firmy samochodowe, jak i Panów sportsmenów do wzięcia w niej licznego udziału.

Komisja Sportowa
J. Regulski.

W dniu 10 b. m. miał miejsce w Łowiczu zjazd przedstawicieli Komisji Sportowej A. P. z p. Januszem Regulskim, Prezesem Komisji Sportowej i z p. Rappe, Vice-Prezesem K. S. na czele, z licznie reprezentowanymi przedstawicielami nowo powstającego Ł. K. A. na czele z Vice-Prezesami tegoż Klubu, panami Leonardem i Sułockim, oraz Generalnym Sekretarzem p. Tesche.

Przewodniczący konferencji p. Regulski po powitaniu obecnych zaznajomił przedstawicieli Ł. K. A. z organizacją międzynarodową i polską sportu automobilowego. W dyskusji omówiono bliżej sprawę afiljacji Ł. K. A. oraz różne wewnętrzne sprawy klubowe organizacyjne, następnie omówiono sprawę organizacji wyścigu, mającego odbyć się pod Łodzią w dn. 15/V b. r., oraz pokazu samochodowego, poprzedzającego ten wyścig.

Ustalono, że wyścig ten urządzony będzie przez Ł. K. A. pod protektoratem A. P., następnie objechano szereg tras projektowanych do wyścigu i ustalono, że wyścig ten odbędzie się na przestrzeni około 6 klm. na odcinku Konstantynowa i skrzyżowania z szosą Aleksandrów-Łódź.

A. P. oraz Ł. K. A. dołącza starań, ażeby jak największa liczba firm, oraz panów sportsmenów wzięła udział w tej imprezie. Postanowiono również zaprosić wszystkie polskie Kluby Automobilowe do wzięcia udziału w wyścigu przez swoich członków.

Rozegrane będą nagrody A. P., Ł. K. A. oraz inne.

Z ramienia Ł. K. A. organizacją wyścigu zajmuje się p. Kauczyński, zaś wszelkich informacji udziela Generalny Sekretarz p. Tesche, Piotrkowska 175. Na tem konferencję zakończono.

Przewodniczący
J. Regulski.

REGULAMIN

Polskiego Raidu Międzynarodowego 1927 r.

§ 1. Przepisy ogólne.

Automobilklub Polski organizuje w dn. 5 — 10 czerwca 1927 r. zawody sportowe dla samochodów pod nazwą:

„POLSKI RAID MIĘDZYNARODOWY 1927 r."

Raid ten jest konkursem samochodowym międzynarodowym, dostępnym dla wszystkich zawodników posiadających międzynarodową licencję sportową wydaną przez którykolwiek Klub Narodowy Uznany przez A. I. A. C. R. (Międzynarodowy Związek Uznanych Klubów Automobilowych w Paryżu).

Niniejszy regulamin zgodny jest z przepisami „Ogólnego Regulaminu Sportowego' Międzynarodowego Związku Uznanych Klubów Automobilowych. (Règlement Général Sportif de

*

l'Association Internationale des Automobile-Clubs Reconnus).

§ 2. Marszruta.

Raid rozpoczyna się w Warszawie, a kończy we Lwowie. Marszruta podzielona jest na 6 etapów, przyczem na przejazd każdego z nich przeznaczony jest jeden dzień. Marszruta poszczególnych etapów ustalona jest jak następuje:

I etap. dn. 5 czerwca: Warszawa—Bydgoszcz.

Warszawa — Błonie — Sochaczew — Łowicz — Kutno — Krośniewice — Kowal — Włocławek — Nieszawa — Słóżewo — Podgórz — Solec — Bydgoszcz

około 276 km.

II etap dn. 6 czerwca: Bydgoszcz—Gdynia.

Bydgoszcz — Fordoń — Unisław — Płutowo — Chełmno — Stolno — Grudziądz — Grupa — Świecie — Bysław — Tuchola — Chojnice — Czersk — Żblewo — Starogard — Tczew — Skarszewy — Nowa Karczma — Kościerzyna — Egiertowo — Żukowo — Miszewo — Chwaszczyno — Koteczkowo — Chylonia — Gdynia.

około 407 km.

III etap dn. 7 czerwca: Gdynia—Poznań.

Gdynia — Reda — Brudzewo — Puck — Połczyno — Werblinia — Gościno — Wejherowo — Szemud — Łebno — Przodkowo — Kartuzy — Klukowa Huta — Kościerzyna — Korne — Brusy — Chojnice — Kamień — Sępolno — Koronowo — Bydgoszcz — Inowrocław — Strzelno — Trzemeszno — Gniezno — Kostrzyń — Poznań.

około 472,5 km.

IV etap dn. 8 czerwca: Poznań—Katowice.

Poznań — Kórnik — Środa — Jarocin — Pleszew — Ostrów — Kalisz — Sieradz — Wieluń — Rudniki — Krzepice — Częstochowa — Koziegłowy — Siewierz — Będzin — Sosnowiec — Mysłowice — Katowice

około 399 km.

V etap dn. 9 czerwca: Katowice—Morskie Oko—Zakopane.

Katowice — Mysłowice — Bieruń—Pszczyna — Bielsko — Żywiec — Kocież — Andrychów — Wadowice — Zator — Skawina — Kraków — Mogilany — Myślenice — Skomielna — Nowy Targ — Zakopane —Morskie Oko— Zakopane

około 373 km.

VI etap dn. 10 czerwca: Zakopane—Lwów.

Zakopane — Nowy Targ — Czorsztyn — Krościenko — Zabrzeź — Stary Sącz — Nowy Sącz — Grybów — Gorlice — Biecz — Jasło — Krosno — Iwonicz — Rymanów — Sanok — Lisko — Krościenko — Chyrów — St. Sambor— Sambor — Drohobycz — Stryj — Mikołajów — Lwów.

około 475,5 km.

Ogólna ilość około 2403 km.

W powyżej ustalonej trasie A. P. rezerwuje sobie prawo przeprowadzenia pewnych zmian w zależności od stanu dróg w czasie Raidu.

§ 3. Kierownictwo Raidu.

Raid prowadzi Komandor, któremu do pomocy dodanych jest 2 Vice-Komandorów. Rozporządzenia Komandora i Vice-Komandorów obowiązują narówni z niniejszym Regulaminem, jak również jego dodatkowemi przepisami. Zawodnicy mają prawo żądać w ważniejszych wypadkach pisemnego potwierdzenia wydanego rozporządzenia.

§ 4. Kompetencje Komandora i Vice-Komandorów.

Do kompetencji Komandora lub jego zastępców należy:

1) Zmniejszenie minimalnych szybkości podanych w niniejszym Regulaminie w terenie górzystym do 20% o ile uzna to za stosowne.

2) Nieznaczna zmiana marszruty Raidu w razie zajścia wypadków nieprzewidzianych (np. zerwanie mostu).

3) Zatrzymanie Raidu podczas odbywania etapu w razie jakiejś katastrofy żywiołowej lub zatrzymania poszczególnego samochodu w razie większego wypadku celem niesienia doraźnej pomocy.

§ 5. Warunki wymagane dla samochodów.

Do konkursu dopuszczone będą wszystkie samochody sportowe lub turystyczne posiadające wyekwipowanie zgodne z przepisami Międzynarodowego Regulaminu Sportowego (Règlement Général Sportif, Annexe C) a mianowicie:

1) minimalnie 4 siedzenia w klasach A, B, C, i D, a 2 siedzenia w klasach E, F i G, o szerokości conajmniej 45 cm., głębokości 40 cm. i wysokości oparcia 40 cm.;

2) Błotniki z materjału sztywnego, szerokości conajmniej 20 cm. dla klas A, B, C, D, E, F i szerokości 15 cm. dla klasy G (patrz § 6) przykrywające wszystkie 4 koła;

3) Dla samochodów odkrytych budę z materjału nieprzemakalnego przykrywającą wszystkie siedzenia;

4) Instalację do oświetlenia zgodną z obowiązującymi przepisami ruchu kołowego;

5) Odwietrznik;

6) Sygnały ostrzegawcze;

7) Lusterko;

8) Starter;

9) Tłumik z poziomą rurą wydmuchową.

Samochody winny posiadać kompletną otwartą lub krytą karoserję; urządzenia prowizoryczne nie są dozwolone (za wyjątkiem siedzeń dodatkowych, budy, zamocowania kół zapasowych, baniek na materjały pędne i bagażników).

W sprawach ewentualnych odchyleń od przepisów dotyczących warunków, jakim winny odpowiadać samochody w myśl „Ogólnego Reg. Sport." A. I. A. C. R. Annexe C, art. 2, decyduje bezapelacyjnie Komisja Techniczna, kwalifikująca samochody do Raidu.

Żadne reklamacje w tym względzie nie będą brane pod uwagę.

§ 6. Podział samochodów na klasy.

Samochody biorące udział w konkursie podzielone są na następujące klasy:

Klasa	Pojemność cylindrów	Waga minimalna	Minimalna ilość miejsc i osób
A	ponad 8.000 cm^3	1.800 kg.	4 osoby
B	od 5.000 cm^3 do 8.000 cm^3	1.680 „	4 „
C	„ 3.000 „ „ 5.000 „	1.200 „	4 „
D	„ 2.000 „ „ 3.000 „	960 „	4 „
E	„ 1.500 „ „ 2.000 „	780 „	2 „
F	„ 1.100 „ „ 1.500 „	660 „	2 „
G	„ 750 „ „ 1.000 „	420 „	2 „

§ 7. Wyekwipowanie samochodów i obsada.

Samochody winny być wyekwipowane zgodnie z § 5 niniejszego Regulaminu.

Każde normalne miejsce w samochodzie (za wyjątkiem siedzeń dodatkowych) powinno być obsadzone przez jedną osobę lub obciążone w stosunku 60 kg. za 1 osobę. W samochodach 4-o osobowych *muszą* być zarezerwowane dla Automobilklubu Polski 2 miejsca, a w 2-u i 3-y osobowych 1 miejsce.

Koła zapasowe ze zmontowanemi oponami (najwyżej 4) winny się znajdować na zewnątrz miejsca przeznaczonego dla obsady.

§ 8. Zapisy.

Zgłoszenie samochodu do konkursu należy kierować do *Komisji Sportowej Automobilklubu Polski, 6, Ossolińskich, Warszawa,* na specjalnej deklaracji na każdy samochód oddzielnie. Formularze niedokładnie wypełnione nie będą brane pod uwagę. Zapisy przyjmowane będą do dnia 15 maja za zwykłą opłatą i do dnia 27 maja za opłatą podwójną. W wypadkach specjalnie usprawiedliwionych K. S. A. P. może się zgodzić na przyjęcie zapisu po tym terminie. Komisja Sportowa może odmówić przyjęcia zapisu bez podania powodów.

Wpisowe wynosi 150 zł. od samochodu. Od zespołów nie pobiera się opłat dodatkowych. Wpisowe należy wnieść równocześnie z zapisem do Komisji Sportowej A. P. Zapisy bez opłaty wpisowego są nieważne. Wpisowe zwraca się tylko w wypadku podanym powyżej, t. j. w razie nieprzyjęcia zgłoszenia, lub gdyby A. P. konkursu zaniechał lub termin jego odłożył.

§ 9. Przyjęcie samochodów.

Samochody zgłoszone do konkursu powinny być dostarczone do Warszawy dnia 4 czerwca, na miejsce, które będzie ogłoszone później, pomiędzy 14 a 16 godziną (ewentualnie do godz. 18-ej o ile uczestnik usprawiedliwi swe opóźnienie ważną przyczyną), celem skontrolowania czy odpowiadają warunkom konkursu.

Wszelkie uszkodzenia samochodu, tak podwozia jak i nadwozia, winni zawodnicy przed przyjęciem zakomunikować i dopilnować, aby zostały wciągnięte do protokółu przyjęcia.

Równocześnie należy przedstawić spis narzędzi, części zapasowych i materjałów zabranych i przeznaczonych do napraw.

Po przyjęciu samochodów będą one natychmiast umieszczone w parku, a uczestnicy, kierowcy i mechanicy powinni park niezwłocznie opuścić i będą dopuszczeni do swych samochodów dopiero na 10 minut przed startem.

§ 10. Książki Drogowe.

Każdy kontroler otrzymuje przed startem Książkę drogową zawierającą następujące rubryki, wypełnione przez Kierownictwo Raidu: marka samochodu, klasa, dopuszczeni kierowcy (a), marszrutą etapu dziennego, kilometraż, maksymalny i minimalny czas na odbycie etapu.

§ 11. Start.

Start rozpoczyna się z miejsca, bez uprzedniego puszczenia silnika w ruch. Znak na puszczenie silnika jest równocześnie znakiem odjazdu. Start 1-go etapu ustanawia się dn. 5 czerwca o godz. 13-ej. Porządek startu ustanowiony będzie przez Komandora. Komandor ustanawiać będzie również porządek i godziny startów następnych etapów.

§ 12. Kierowcy i mechanicy.

Samochód może być w ciągu całego konkursu prowadzony tylko przez 2 osoby, których nazwiska były podane w zgłoszeniu. Do prowadzenia i wszelkich prac w samochodach 2-u osobowych dopuszczona jest tylko 1 osoba. Zawodnicy i Kierowcy winni najpóźniej w czasie przyjmowania samochodu wykazać się posiadaniem Międzynarodowej Licencji Sportowej wydanej przez Automobilklub Polski, lub jeden z Narodowych Klubów Automobilowych Uznanych przez A. I. A. C. R.

§ 13. Czas przepisany na odbycie etapów.

Na przebycie każdego etapu ustanawia się maksymalny czas według następujących średnich szybkości:

Klasa	A	48	km. na godzinę,
„	B	46	„ „ „
„	C	44	„ „ „
„	D	42	„ „ „
„	E	40	„ „ „
„	F	38	„ „ „
„	G	35	„ „ „

Nie osiągnięcie średniej szybkości, t. j. przekroczenie maksymalnego czasu, karane będzie za każdą minutę opóźnienia 1 punktem karnym. Czas użyty na przejazd, kontrolowany będzie u celu każdego etapu.

Na tych etapach, gdzie Raid idzie drogą górzystą, Komandor ma prawo, o ile uzna to za stosowne, zmniejszyć średnią szybkość, lecz nie więcej niż o 20%.

Osiągnięcie średniej szybkości ponad 60 km. na godzinę karane będzie na każdym etapie 5 punktami karnymi.

Maksymalne i minimalne czasy dla każdego etapu będą obliczone i podane w Książce drogowej.

§ 14. Obowiązujące przepisy drogowe.

Należy ściśle stosować się do obowiązujących w Polsce przepisów ruchu kołowego. Za przekroczenie ich odpowiadają osobiście Kierowcy. Mijać wolno jedynie na znak ręką Kontrolera z wozu mijanego. Mijanie na zakrętach, skrzyżowaniach dróg lub podczas przejazdu przez miejscowości zamieszkałe jest bezwzględnie zakazane. Samochody Kierownictwa Raidu należy natychmiast przepuszczać i umożliwiać im mijanie nawet w miejscowościach zamieszkałych.

§ 15. Uszkodzenia.

O wszelkich uszkodzeniach samochodu Kierowca obowiązany jest zakomunikować Kontro-

lerowi sportowemu. O ile uszkodzenia te zagrażałyby bezpieczeństwu publicznemu, Komandor i Vice-Komandor mają prawo zarządzić usunięcie tych uszkodzeń. W razie niemożności usunięcia ich Komandor lub Vice-Komandor mogą nakazać wycofanie danego samochodu z Raidu.

§ 16. Naprawy.

Wszelkie naprawy samochodu i jego części, zamiana kół, montowanie opon, mogą być dokonywane w czasie konkursu tylko przez osoby zgłoszone (§ 12) i wyłącznie narzędziami, częściami zapasowemi i materjałami zabranymi ze sobą (podług spisu przedstawionego podczas przyjęcia samochodu § 9). Naprawy mogą być dokonywane tylko w czasie przeznaczonym na jazdę.

Za użycie narzędzi, części zapasowych lub materjałów *nie zabranych ze sobą* dolicza się 50 punktów karnych. Dozwolonem jest jedynie nabywanie w drodze opon i dętek, lecz w żadnym wypadku nie wolno nabywać kół ze zmontowanemi oponami.

Czas zużyty na naprawy nie będzie neutralizowany.

§ 17. Obca pomoc.

Użycie obcej pomocy podczas konkursu nie jest dozwolonem i będzie karane 100 punktami karnymi. Pozatem obowiązują tutaj postanowienia § 16.

§ 18. Dolewanie benzyny, oliwy i wody podczas drogi.

Dolewanie benzyny i oliwy podczas drogi jest dozwolonem tylko przez osoby zgłoszone (§ 12) przy użyciu *wyłącznie* materjałów pędnych zabranych ze sobą.

Dolewanie w drodze wody jest wzbronione i karane będzie każdorazowo 10-ma punktami karnymi.

Czas zużyty na dolewanie benzyny i oliwy nie będzie neutralizowany.

§ 19. Zaopatrywanie w materjały pędne.

Kierownictwo Raidu organizuje na punktach etapowych stacje zaopatrzenia w benzynę i oliwę.

Zaopatrywanie się w benzynę i oliwę dozwolone jest tylko w punktach etapowych.

§ 20. Parki Samochodowe.

Po przybyciu na etap uczestnicy powinni zgłosić się z samochodem w parku samochodowym, gdzie się zameldują u Szefa parku, który wskaże miejsce do ustawienia samochodu. Obsada samochodu powinna natychmiast po ustawieniu wozu na wskazanem miejscu napełnić zbiorniki benzyną, oliwą i wodą.

Wrazie przybycia do parku już po zamknięciu kontroli, należy samochód oddać do parku, a niezbędne prace wykonać dnia następnego przed startem w obecności Kontrolera.

Park samochodowy otwarty będzie na 10 minut przed sygnałem do odjazdu, celem zajęcia miejsc przez obsadę samochodu i umieszczenia pakunków.

§ 21. Próby szybkości.

W czasie konkursu odbędą się następujące próby:

1) Na II etapie:

Próba szybkości płaska na 1 km. bez rozbiegu,
„ „ „ na 1 km. z rozbiegiem.

2) Na V etapie:

Próba szybkości górska na 2-ch km. z rozbiegiem.

Dla powyższych prób ustanawia się następujące czasy maksymalne:

Dla szybkości na terenie płaskim:

Klasa	Czas maksymalny odpowiadający średniej szybkości	
	bez rozbiegu	z rozbiegiem
A	63 km/godz.	95 km/godz.
B	60 „	90 „
C	57 „	85 „
D	53 „	80 „
E	50 „	75 „
F	47 „	70 „
G	43 „	65 „

Dla szybkości górskiej z rozbiegiem:

Klasa A . . 47 km/godz.
„ B . . 45 „
„ C . . 42 „
„ D . . 40 „
„ E . . 37 „
„ F . . 35 „
„ G . . 32 „

A. P. rezerwuje sobie prawo zmiany szybkości górskich w zależności od warunków terenowych; szybkości te jednakowoż podane będą przed Raidem w przepisach uzupełniających.

Nieosiągnięcie przepisanej szybkości na powyższych próbach karane będzie za każde nadpoczęte 100 mtr. osiągniętej mniejszej szybkości po 0,2 punktu karnego. Osiągnięcie większej szybkości od przepisanej nagradzane będzie za każdy pełny kilometr 0,5 punktów dodatnich.

Wszystkie powyższe próby na szybkość odbędą się w czasie drogi, przyczem w odległości 1000 mtr. od miejsca rozpoczęcia prób umieszczony będzie sygnał ostrzegawczy. Dokładne oznaczenie terenu przeznaczonego na próby, a także czas maksymalny podane będą w Książkach drogowych.

§ 22. Kontrola Samochodów.

Automobilklub Polski może przeprowadzić po ukończeniu Raidu szczegółową kontrolę wozów, wobec czego po ukończeniu Raidu zostaną one zaplombowane. W razie gdyby się okazało, że samochód nie odpowiada opisowi podanemu w zgłoszeniu, to Kierowca przyjmuje na siebie wszelkie powstałe stąd konsekwencje. O ile uczestnik zażądał skontrolowania samochodu jednego z zawodników, powinien zobowiązać się w proteście, do poniesienia wszystkch związanych z oględzinami kosztów, gdyby protest okazał się bezpodstawnym.

§ 23. Wykluczenie z Raidu.

Zawodnicy będą wykluczeni z Raidu oraz ewentualnie poddani sankcjom karnym przewidzianym w Ogólnym Regulaminie Sportowym A. I. A. C. R. w następujących wypadkach:

a) za niestosowanie się do obowiązujących przepisów jazdy,

b) za nieprzestrzeganie w sprawach ważnych postanowień niniejszego Regulaminu i jego dodatkowych instrukcji,

c) za umyślne wprowadzenie w błąd Kierownictwa Raidu (fałszywe dane i t. p.),

d) za nieprzestrzeganie przepisanej marszruty (lub w razie zmylenia jej o ile nie powrócą aż do punktu od którego marszruta została zmylona),

e) za odbycie chociażby części etapu bez przepisanej obsady osób lub w braku tychże — bez balastu,

f) za dokonywanie napraw w parku po ukończeniu etapu dziennego.

Oprócz powyższych przyczyn wykluczenie może nastąpić za niestosowanie się do wyraźnych rozporządzeń Kierownictwa Raidu, lub niewłaściwe zachowanie się, które obrażałoby powagę konkursu.

§ 24. Klasyfikacja.

Klasyfikacja wozów będzie uskutecznioną na podstawie bezwzględnej sumy punktów: karnych (karne punkty liczy się ujemnie) i dodatnich. Przy równej ilości punktów na lokatę samochodu wpływa wynik kontroli stanu maszyny, pojemność cylindrów i waga samochodu (decyduje mniejszy litraż i mniejsza waga).

§ 25. Nagrody.

Dla trzech pierwszych samochodów w ogólnej klasyfikacji, przewidziane są 3 nagrody specjalne.

Nagroda Automobilklubu Polski przyznana będzie zespołowi, którego wszystkie trzy samochody ukończą Raid bez punktów ujemnych wynikających z obliczenia w myśl § 24. Przy kilku zespołach decyduje większa suma punktów dodatnich.

Nagrodą Komisji Sportowej A. P. przeznaczona jest dla tego amatora, który będąc członkiem jednego z Klubów Automobilowych Uznanych lub Afiljowanych, będzie prowadzić osobiście samochód przez cały czas trwania Konkursu i zdobędzie najlepsze miejsce w ogólnej klasyfikacji zawodników ubiegających się o tę nagrodę.

Spis i warunki dalszych specjalnych nagród zostaną ogłoszone później.

Samochody, które ukończą Raid bez punktów karnych, otrzymają srebrną plakietę i dyplom.

Samochody, które ukończą Raid z punktami karnymi (ujemnemi wynikłemi z obliczenia), otrzymają bronzową plakietę i dyplom.

§ 26. Reklama.

Dla celów reklamowych wolno używać jedynie definitywnych wyników końcowych, oficjalnie podanych do wiadomości i to w dosłownem brzmieniu Komunikatu Komisji Sportowej A. P.

Postępujący wbrew niniejszemu postanowieniu ulegną sankcjom przewidzianym w Ogólnym Regulaminie Sportowym A. I. A. C. R. pkt. 126.

§ 27. Protesty i zażalenia.

Protesty i zażalenia należy kierować do Komisarzy Sportowych; zażalenia na decyzje Komisarzy Sportowych należy kierować do Komisji Sportowej A. P., zgodnie zpostanowieniami Ogólnego Reg. Sport. A. I. A. C. R.

Protesty odnoszące się do ważności zapisu, kwalifikacji zawodnika lub kierowcy, jakoteż podanych kilometraży poszczególnych etapów, należy kierować pisemnie do Sekretarjatu Automobilklubu Polski; rozpatrzone będą tylko te protesty, które nadejdą do dn. 3 czerwca 1927 r. do godziny 9-ej. (Pkt. 211 Ogólnego Regulaminu Sportowego A. I. A. C. R.).

Protesty odnoszące się do decyzji Komisarzy Technicznych i przyjmujących samochody należy wnieść **natychmiast** po powzięciu przez nich decyzji (pkt. 212 Ogólnego Regulaminu Sportowego A. I. A. C. R.).

Protesty odnoszące się do zdarzenia, które miało miejsce podczas odbywania etapu, należy wnieść pisemnie tego samego dnia w przeciągu pół godziny po opuszczeniu parku.

W godzinę po ogłoszeniu prowizorycznych wyników dziennego etapu wygasa całkowicie termin wnoszenia jakichkolwiekbądź protestów.

Zażalenia odnoszące się do klasyfikacji należy wnieść ustnie do Kom. Sport. A. P. w przeciągu jednej godziny po ogłoszeniu wyników, potwierdzając je pisemnie najpóźniej w ciągu następujących 24 godzin.

Opłaty obowiązujące przy protestach i zażaleniach: do każdego protestu lub zażalenia należy dołączyć wadjum w wysokości 100 zł., które zostanie zwrócone, o ile protest lub zażalenie zostaną uznane za słuszne. Protesty i zażalenia nie zaopatrzone w przepisane wadjum nie będą wcale rozpatrywane.

W następujących wypadkach wykluczone są protesty i zażalenia:

1. Z powodu braku lub fałszywych znaków drogowych wskazujących trasę etapu.

2. Z powodu zatrzymania przez pojazdy nie biorące udziału w konkursie (samochody, wozy, pociągi na przejazdach kolejowych i t. p.).

3. Z powodu zatrzymania przez organy policyjne.

§ 28. Ubezpieczenie samochodów.

Zawodnicy obowiązani są przedstawić Automobilklubowi Polski polisy asekuracyjne od odpowiedzialności cywilnej za szkody i straty jakiegokolwiek rodzaju oraz polisę od ognia dla samochodu na czas trwania Raidu.

Polisą od odpowiedzialności cywilnej powinna być sporządzona minimalnie na sumę 15.000 zł. przy wypadku pojedyńczym, 45.000 zł. przy wypadku zbiorowym i 5.000 zł. za uszkodzenie cudzej własności.

§ 29. Obowiązki uczestników.

Zawodnicy, Kierowcy i Mechanicy zobowiązują się bezwzględnie przestrzegać rozporządzeń niniejszego Regulaminu, instrukcji dodatkowych oraz rozporządzeń Kierownictwa Raidu.

Uczestnicy Konkursu biorą na siebie odpowiedzialność za wyrządzone przez nich szkody i wypadki w czasie trwania Konkursu.

Automobilklub Polski nie przyjmuje na siebie żadnej odpowiedzialności tak cywilnej jak i karnej za wypadki spowodowane przez uczestników w czasie trwania niniejszego Konkursu.

Uczestnicy ponoszą osobiście wszystkie koszta związane z Konkursem (np. materjały pędne, kwatery, wyżywienie i t. p.).

§ 30. **Uzupełnienie Przepisów.**

Automobilklub Polski rezerwuje sobie prawo uzupełnienia niniejszych przepisów, wydania przepisów wykonawczych, zmiany marszruty, przesunięcia daty lub całkowitego odwołania Konkursu. W razie niezapisania się przynajmniej 12 samochodów, Konkurs zostanie odwołany.

Do komentowania niniejszego Regulaminu i przepisów uzupełniających lub wykonawczych powołani są jedynie Komisarze Sportowi; miarodajnym będzie jedynie tekst polski.

REGULAMIN

ŁÓDZKIEGO WYŚCIGU SAMOCHODOWEGO
dnia 15 maja 1927 roku.

§ 1.

Pod protektoratem Automobilklubu Polski organizuje Łódzki Klub Automobilowy w dn. 15 maja 1927 r. WYŚCIG PŁASKI na szosie Konstantynów — Zgierz. (Odcinek pomiędzy Konstantynowem a szosą Aleksandrów—Zgierz), na przestrzeni 6 klm. ze startem z miejsca.

§ 2.

Do wyścigu dopuszczone są samochody podzielone na kategorje, jak następuje:

Klasa	Pojemność cylindrów	Waga minimalna	Minimalna ilość miejsc i osób
A	ponad 8.000 cm³	1.800 kg.	4
B	od 5.000 cm³ do 8.000 cm³	1.680 „	4
C	„ 3.000 „ „ 5.000 „	1.200 „	4
D	„ 2.000 „ „ 3.000 „	960 „	4
E	„ 1.500 „ „ 2.000 „	780 „	2
F	„ 1.100 „ „ 1.500 „	660 „	2
G	„ 750 „ „ 1.100 „	420 „	2

§ 3.

Komisja Sportowa zalicza zgłoszone pojazdy do jednej z wyżej podanych kategorji, przyczem decyzja ta jest bezapelacyjną. Pojemność cylindrów zaokrągla się do $^1/_{10}$ litra.

Obsada pojazdów, biorących udział w wyścigu, składa się minimalnie z 2 osób, t. j. kierowcy i mechanika.

§ 4.

Zgłoszenia.

Do wyścigu dopuszczone będą samochody wyszczególnione w wyżej podanych kategorjach. Zgłoszenia przyjmowane będą od sportsmanów, firm samochodowych i zawodowców.

Zgłoszenia należy kierować do Sekretarjatu A. P. lub do Sekretarjatu Łódzkiego Kl. Autom. (ul. Piotrkowska 175, p. Tesche), na specjalnych deklaracjach, na każdy pojazd oddzielnie. Deklaracje niedokładnie wypełnione nie będą brane pod uwagę. Zapisy przyjmowane będą do dn. 10 maja za zwykłą opłatą, po tym zaś terminie, aż do 14 maja włącznie, za podwójną opłatą. Komisja może odmówić przyjęcia zapisu bez podania powodów. Fałszywe podanie danych zgłoszonego samochodu będzie karane w myśl przepisów regulaminu międzynarodowego. Lista zgłoszeń zostaje ostatecznie zamkniętą dn. 14 maja o godz. 10-ej.

§ 5.

Wpisowe.

Wpisowe wynosi dla pojazdów wszelkich kategorji zł. 25 od pojazdu.

Zapisy bez opłaty wpisowego są nieważne. Wpisowe zwraca się tylko w tym wypadku, jeśli samochód nie był przyjęty przez Komisję Sportową, lub gdyby Klub musiał zaniechać urządzenia wyścigów. Komisja Sportowa ma prawo, ze względu na bezpieczeństwo publiczne, lub z innych przyczyn, których nie jest obowiązaną podawać, wyłączyć te zgłoszenia, które uzna za nieodpowiednie, za zwrotem wpisowego.

§ 6.

Licencje sportowe A. P.

Każdy kierowca powinien posiadać, oprócz zwykłego pozwolenia na prawo jazdy, jeszcze licencję sportową A. P. Zgłoszenia o wydanie licencji sportowej należy kierować do dnia 14 maja do Komisji Sportowej A. P.

§ 7.

Pojazdy przyjęte do wyścigu winny się stawić w dniu 15 maja, o godz. 12-ej na start. Wyścig rozpocznie się o godz. 14-ej ze startu, sygnałem danym przez Komandora wyścigów (wystrzał z rewolweru).

Każdy pojazd otrzyma numer porządkowy, który winien zachować przez cały czas wyścigów, po ukończeniu zaś ich — zwrócić Klubowi.

§ 8.

Jako początek chronometrowania czasu każdego poszczególnego pojazdu uważany będzie moment dania sygnału odjazdu. O ile w momencie rozpoczęcia biegu dany pojazd nie stawi się w wyznaczonym czasie, będzie pozbawiony prawa wzięcia udziału w wyścigu.

Czas rozpoczęcia wyścigów i kolejność startów zależne są wyłącznie od Komisji Sportowej i zostaną ogłoszone na miejscu przed rozpoczęciem wyścigu.

§ 9.

Każdy pojazd jest chronometrowany przez trzech chronometrażystów, względnie przez chronometr automatyczny.

§ 10.

Każdy z uczestników, przez swój zapis, uznaje jako jedyną jurysdykcję Komisję Sportową i poddaje się bezapelacyjnie wszystkim jej zarządzeniom, w szczególności przyjmuje na siebie całkowitą odpowiedzialność, za mogące wyniknąć nieszczęśliwe wypadki tak z kierowcą lub mechanikiem, jako też z osobami trzeciemi.

§ 11.

Automobilklub Polski oraz Łódzki Klub Automobilowy nie przyjmują na siebie żadnej odpowiedzialności za mogące wyniknąć nieszczęśliwe wypadki tak z kierowcą lub mechanikiem, jak i osobami trzeciemi.

§ 12.

Każdy uczestniczący w wyścigu samochód, który odbył wyznaczony bieg, bez względu na osiągnięty wynik, otrzymuje bronzową plakietę pamiątkową.

Zwycięzca w każdej kategorji otrzymuje plakietę srebrną i dyplom.

Jako nagrody specjalne przewidziane są:

1) Nagroda A. P. za najlepszą bezwzględną szybkość dnia.

2) Nagroda Łódzkiego Klubu Automobilowego za najlepszy wynik, w/g. ustanowionego handicap'u, obliczonego na podstawie danych technicznych.

Ustanawianiem warunków handicap'u zajmuje się specjalna Komisja i Jury sędziów.

Ubiegać o tę nagrodę mogą się tylko samochody odpowiadające wymaganiom kategorji sportowej. (Patrz międzynarodowy regulamin sportowy, „Auto" Nr. 2, anneks C).

3) Oprócz powyższych nagród przewidziane są jeszcze nagrody osób i firm, popierających sport automobilowy. Każda z takich nagród posiadać będzie swój specjalny regulamin.

Regulaminy te ogłoszone będą przed wyścigami.

Szczegółowy regulamin nagród zostanie podany przed wyścigami do wiadomości. Wszystkie pojazdy nagrodzone stają do dyspozycji Jury dla kontroli. Rozdanie nagród nastąpi dnia 15 maja w Łodzi, wyniki zaś zostaną opublikowane tegoż dnia.

§ 13.

Wszelkie raklamacje powinny być podane pisemnie i doręczone jednemu z Komisarzy Sportowych. Reklamacje w sprawie dopuszczenia pojazdów lub kierowców winny być złożone do godz. 20-ej dnia 14 maja, tyczące się zaś samego wyścigu, w trzy godziny po ukończeniu biegów. Reklamacje winny być składane z załączeniem sumy zł. 50, która to suma podlega zwrotowi, o ile zażalenie zostanie uznane za słuszne.

W sprawach ewentualnych odchyleń od przepisów dotyczących warunków, jakim winny odpowiadać samochody w myśl „Ogólnego Reg. Sport" A. I. A. C. R. Annexe C. art. 2, decyduje bezapelacyjnie Komisja Techniczna, kwalifikująca samochody do wyścigu.

Żadne reklamacje w tym względzie nie będą brane pod uwagę.

§ 14.

W wypadkach, nieprzewidzianych przez niniejszy regulamin, decydująco i ostatecznie rozstrzyga Jury wyścigu.



Automobilklub Wielkopolski

Poznań, Kantaka 1.

Godziny urzędowania 9 — 18.

KOMUNIKATY.

1. PP. członkom Automobilklubu Wielkopolski podajemy do łask. wiadomości, iż, począwszy od numeru kwietniowego, będą otrzymywali czasopismo „Auto" bezpłatnie. Wysyłkę uskuteczniać będzie sekretarjat Klubu w Poznaniu, dokąd prosimy nadsyłać ewentualne reklamacje.

2. Wszelkie komunikaty klubu będą ogłaszane w czasopiśmie „Auto", które jest oficjalnym organem wszystkich polskich Klubów Automobilowych.

3. Roczne Walne Zebranie Klubu odbyło się w dniu 4 marca b. r. w lokalach klubowych w Poznaniu. Zebranie m. in. dokonało wyborów uzupełniających do Komitetu oraz przyjęło kilka poprawek do statutu. Bezpośrednio po Walnem Zebraniu odbyło się zebranie Komitetu, na którem ukonstytuowały się władze klubowe na rok 1927 jak następuje:

Prezes: Łącki hr. Stanisław z Posadowa.

Wiceprezesi: Bniński hr. Konstanty z Dobczyna, Głowiński Stefan z Poznania, Trampler inż. radca Józef z Poznania.

Sekretarz gen: Świnarski Wiesław z Poznania.

Skarbnik: Lange Juljan Bolesław z Poznania.

Przewodniczący Komisji Techniczno-Sportowej: Maćkowiak inż. Wiktor z Poznania.

Członkowie Komitetu: Brzeski Stanisław z Poznania, Chorzelski mec. Bohdan z Poznania, Dobrzański Henryk z Poznania, Fryling dr. Ryszard z Bydgoszczy, Głowacki inż. Stefan z Poznania, Hapke Jan z Poznania, Kęszycki Daniel z Błociszewa, Ogórkowski mjr. Henryk z Poznania, Srocki mjr. Władysław z Poznania, Suszyński ppłk. Witold z Poznania, Urbański Stanisław z Urbanowa, Wędlikowski dr. z Poznania, Ziołecki Stanisław z Poznania.

Poza tem wchodzą w skład Komitetu, jako przedstawiciele Oddziału Bydgoskiego, pp.: Gliński dr. Jerzy z Bydgoszczy, Śpikowski mec. Marcin z Bydgoszczy, Jende Adolf Oskar z Bydgoszczy, Szymczak Józef z Bydgoszczy.

Sekretarzem klubu jest p. Henryk Linke.

4. Roczne Walne Zebranie Oddziału Bydgoskiego wybrało na rok 1927 następujący zarząd:

Prezes: Gliński dr. Jerzy — Bydgoszcz.

Wiceprezesi: Fryling dr. Ryszard — Bydgoszcz, Śpikowski mec. Marcin — Bydgoszcz.

Sekretarz: Szymczak Józef — Bydgoszcz.

Skarbnik: Mietlicki Edmund — Bydgoszcz.

Przewodniczący Komisji Sportowej: Jende Adolf Oskar — Bydgoszcz.

Wszelkie pisma, przeznaczone dla Oddziału Bydgoskiego, prosimy adresować: Józef Szymczak — Bydgoszcz, ul. Dworcowa 84/85.

5. Komitet Klubu zatwierdził następujący skład osobowy Komisji Techniczno-Sportowej na rok 1927:

1) p. inż. Maćkowiak Wiktor — prezes Komisji Techniczno-Sportowej, 2) p. mjr Ogórkowski Henryk — wiceprezes Komisji Tech.-Sport., 3) p. Bittner Feliks, 4) p. inż. Bohatyrew Michał, 5) p. inż. Duszyński Marjan, 6) p. por. Kurczewski, 7) p. kapt. Mańczak Józef, 8) p. Piątkowski Jerzy, 9) p. Ratajczak Józef, 10) p. Rawicz-Rojek Konst., 11) p. kpt. Sierodzki Kazimierz, 12) p. Sierszyński Stan., 13) p. Wegner Józef, 14) p. Wysocki inż. Józef, 15) p. Zawodny Jan, 16) p. Stachowski Zygmunt.

6. Na ostatnich posiedzeniach Komitetu zostali przyjęci do klubu:

Jako członkowie zwyczajni pp.: 1) adw. Kopicki Feliks z Chojnic, plac Jagielloński 8; 2) Kümmel Jerzy z Chraplewa, pow. Nowy Tomyśl; 3) Stenzlowa Łucja z Bydgoszczy, Al. Mickiewicza 15; 4) Moor Adolf z Bydgoszczy, Garbary 35-40; 5) adw. Wysocki Kazimierz z Grudziądza, Sobieskiego 18; 6) inż. Bohatyrew Michał z Poznania, ul. Prusa 19; 7) Cegielski Henryk z Poznania, plac Wolności 13; 8) Iffland Konrad z Skrzynek, pow. Poznań; 9) Butowski Feliks z Bydgoszczy, Dworcowa 80; 10) Kabaciński Czesław z Bydgoszczy, Chwytowo 7; 11) dr. Borne Tadeusz z Poznania, ul. Kantaka 2-5; 12) Deimert Juljan z Kruszwicy; 13) Chrzanowski Witold z Rąbinek, pow. Inowrocław; 14) Bojarski Antoni z Ostrowa, ul. Kościelna 9; 15) Dąbrowski Wojciech z Leszna, ul. Komenjusza 37; 16) Hartung Wilhelm z Sypniewa, pow. Sępólno.

Jako członkowie nadzwyczajni pp.: 1) Poznańska Kolej Elektryczna—Poznań, ul. Gajowa 1; 2) „Galicja" S. A. Oddział w Poznaniu — ul. Rzeczypospolitej 5.

7. Przypominamy, iż jako znaki policyjne wolno używać tylko tablice, wydawane przez Urząd Wojewódzki (z nakładanemi cyframi). Prosimy tych pp. Członków, którzy dotychczas używają innych tablic, o uskutecznienie zmiany w Urzędzie Wojewódzkim. Informacyj i ewentualnej pomocy udzielają sekretarjaty w Poznaniu i Bydgoszczy.

Małopolski Klub Automobilowy

Lwów, 9, Hotel Krakowski, telefon 3-73, 34-29, 48-48.

Godziny biurowe od godziny 17-ej do 19-ej.

KOMUNIKATY.

Wycieczka - Raid do Rumunji.

W celu nawiązania bliższych stosunków z automobilistami naszego sprzymierzeńca—Rumunji, M. K. A. organizuje wycieczkę - raid do Bukaresztu, Synaja i Konstancy. Trasa wycieczki przebiegać będzie przez najpiękniejsze partje Siedmiogrodu i Rumunji i ogółem wyniesie około 3.000 klm.

Czas trwania wycieczki obliczono na 8 dni wyjazd nastąpi ze Lwowa 30 kwietnia b. r.

Ze względu na trudności paszportowe liczba uczestników wycieczki będzie ograniczona i lista zostanie zamknięta w dniu 1 kwietnia b. r.

Na skutek porozumienia z Automobilklubem Polski, Sekretarjat M. K. A. porozumiewa się bezpośrednio z Kr. Rumuńskim Klubem Automobilowym w celu ustalenia trasy wycieczki przez Rumunję, jako też w sprawach związanych z pobytem wycieczki w Rumunji.

Celem zachęcenia Członków Małopolskiego Klubu Automobilowego do brania jaknajczęstszego i najliczniejszego udziału czynnego we wszystkich imprezach sportowych M. K. A. ustanawia się jedną względnie więcej nagród sportowych, które będą z końcem roku przyznane tym członkom Klubu, którzy w ciągu roku uzyskają największą ilość punktów.

REGULAMIN NAGRODY (WZGLĘDNIE NAGRÓD).

Punkt 1.

Nagroda sportowa (przedmiot pamiątkowy), na której będzie umieszczone nazwisko zdobywcy i rok, przypadnie temu Członkowi M. K. A., który w ciągu roku sportowego—liczącego się od 1 stycznia do końca grudnia — zdobędzie największą ilość punktów. Prócz przedmiotu pamiątkowego, otrzyma zwycięzca dyplom. Następni z kolei członkowie, posiadający największe ilości punktów, otrzymają dyplomy, oraz o ile fundusze Klubu na to zezwolą, lub będą chętni ofiarodawcy, także nagrody pamiątkowe. Łączna ilość dyplomów (nagród) będzie zależną od ilości uczestników, nie może jednak być większą od połowy ilości uczestników.

Punkt 2.

Punkta oblicza się następująco:

a) Za każdorazowy udział czynny samochodem w wycieczce klubowej bez względu na ilość ujechanych klm. . punktów 10;
b) Za czynny udział samochodem w wyścigach urządzanych przez M. K. A. lub którykolwiek klub z nami afiljowany . . . . punktów 30;
c) Za czynny udział samochodem w rajdzie lub wycieczce połączonej z konkurencją . . . . punktów 50;

d) Za ukończenie wycieczki wspólnie z wszystkimi (nie odłączanie się po drodze od wycieczki) . . . . . punktów 10;
e) Za ukończenie rajdu lub wycieczki połączonej z konkurencją . . . . . punktów 30;
f) Za każdy kilometr przejechany w wyścigu . . . . punktów 10;
g) Za każdy kilometr przejechany w rajdzie lub wycieczce połączonej z konkurencją . . . . punktów 2;
h) Za każdych pełnych 10 klm. przejechanych wspólnie z wycieczką zwykłą (bez konkurencji) . . . . punktów 2;
i) Za udział w konkursie zręczności, konkursie piękności samochodu i t. p. punktów 20.

Punkt 3.

W wypadku, gdyby Członek Klubu sam prowadził samochód (a nie szofer), uzyskaną ilość punktów w danej imprezie, a obliczoną wedle zasad punktu 2, ustęp f, g, h, mnoży się przez 2.

Punkt 4.

Członkowi Klubu, który z racji swego obowiązku jako komandor lub vice-komandor nie może brać udziału w konkurencji (przy rajdzie lub wycieczce połączonej z konkurencją) liczy się punkta według punktu 2 ustęp c, e, g, tak, jak gdyby brał udział w konkurencji.

Punkt 5.

W razie zupełnej równości punktów, rozstrzyga los.

Punkt 6.

Komisja Sportowa M. K. A. ma obowiązek po ukończeniu każdej imprezy obliczyć każdemu uczestnikowi ilość uzyskanych punktów i obliczenie to przechować w aktach celem zestawienia z końcem roku ogólnych wyników i przyznania nagród i dyplomów.

Punkt 7.

Wręczenie nagród i dyplomów powinno odbyć się uroczyście przy sposobności specjalnie na ten cel urządzonego bankietu.

M. Gaweł m. p. — *Referent sportowy M. K. A.*

Inż. M. Teodorowicz m. p. — *Przewodniczący Komisji Sport.*

KOMUNIKAT L. 3.

1. Nowi członkowie M. K. A.

Na podstawie uchwały Komisji Balotującej zostali przyjęci w poczet członków M. K. A.:

1. JWPan Józef ks. Sapieha,
2. „ Mieczysław hr. Chodkiewicz,
3. „ Józef Jabłonowski z Kr. Kl. Aut.,
4. „ Piotr hr. Rostworowski z Kr. Kl. Aut.,
5. „ Dr. Michał Hladij z Kr. Kl. Aut.,
6. „ Jan Kowalski z Kr. Kl. Aut.

2. Wystąpili z M. K. A.:

1. JWPan mjr Władysław Matula,
2. „ Eljasz Garapich.

3. Wycieczka M. K. A. do Rumunji.

Komisja Sportowa M. K. A. organizuje wycieczkę towarzyską do Bukaresztu i Konstancy. Trasa wycieczki przechodzić będzie przez najpiękniejsze partje Siedmiogrodu. Czas trwania wycieczki 8 do 10 dni; wyjazd nastąpi dnia 30 kwietnia b. r. Zgłoszenia na wycieczkę przyjmuje Sekretarjat Klubu do dn. *1 kwietnia b. r.* Ze względu na konieczność wyrobienia ulgowych paszportów i tryptyków, tylko wyjątkowo umotywowane zgłoszenia będą mogły być uwzględnione najpóźniej do dn. 15 kwietnia.

Do zgłoszenia prosimy załączyć: 1) wykaz osób, które w wycieczce wezmą udział, 2) 25 zł. na koszta związane z wyrobieniem paszportów i tryptyków.

Bliższe szczegóły wycieczki podamy w następnym komunikacie.

4. Wyścigi M. K. A. w dniu 12 czerwca b. r.

W uzupełnieniu podanych w poprzednich komunikatach wiadomości o wyścigach donosimy nowy szczegół, a mianowicie iż na skutek zgody Automobilklubu Polski w Warszawie — Raid Międzynarodowy, który będzie się odbywał w czasie od 5 do 10 czerwca, zakończy się w tym terminie we Lwowie. Uczestnicy Raidu przez 11-go i 12-go czerwca będą we Lwowie i będą mogli wziąć udział w wyścigach M. K. A. co, niewątpliwie, podniesie poziom naszej imprezy.

5. Prolongata pozwoleń prowadzenia wozów.

Sekretarjat Klubu przeprowadza prolongatę „pozwoleń prowadzenia wozu“ dla P. T. Członków. Opłaty związane z prolongatą wynoszą 7 zł. 50 gr. Pozwolenia należy składać w Sekretarjacie Klubu w godz. urzędowych od 5-tej do 7-mej wiecz.

6. Unieważnienie starych legitymacji.

Ponieważ wszystkim członkom zostały rozesłane nowe legitymacje, unieważnia się niniejszem legitymacje ubiegłego roku, które uprzejmie prosimy nadesłać do Sekretarjatu Klubu.

7. Nowe odznaki M. K. A.

Wydział M. K. A. zatwierdził model nowej odznaki klubowej. Pierwsza partja nowych odznak na wóz będzie gotowa jeszcze w bieżącym miesiącu. Cena odznaki wynosić będzie około 75 zł. Zamówienia na odznakę prosimy kierować do Sekretarjatu Klubu.

8. Tłumiki.

Wydział M. K. A. przypomina, że w myśl rozporządzenia Wojewody Lwowskiego w mieście należy jeździć zawsze z zamkniętym tłumikiem. Nadmieniamy przytem, że policja otrzymała instrukcję zwracania uwagi na przestrzeganie niniejszego przepisu.

9. Zjazd Klubów Afiljowanych w Poznaniu.

W dn. 6 marca b. r. odbył się w Poznaniu Zjazd delegatów Polskich Klubów Afiljowanych i Zjazd Międzyklubowego Wydziału Sportowego. Rezultat obrad podany był w „Aucie“. M. K. A. na zjeździe reprezentował p. M. Gaweł.

(—) K. Dębicki — *Sekretarz.*

(—) Lamezan-Salins — *Prezes.*

KOMUNIKAT Nr. 4.

1. *Nowi członkowie M. K. A.*

Dr. Stanisław hr. Tyszkiewicz z Lelechówki.

2. *Skreśleni z listy członków M. K. A.*

Z powodu nieuregulowania wkładek członkowskich, mimo kilkakrotnych wezwań, zostali skreśleni z listy członków M. K. A., w myśl przepisów statutowych oraz uchwały wydziału:

1) P. Władysław hr. Dzieduszycki,
2) „ Stanisław Skoda,
3) „ inż. Bruno Grek,
4) „ Władysław Wehrstein.

3. *Wycieczka do Rumunji.*

Z bardzo ważnych i niezależnych od Klubu przyczyn (między innemi brak wiadomości o stanie dróg w Rumunji), Wydział M. K. A., na posiedzeniu w dn. 12 kwietnia b. r., uchwalił wycieczkę do Rumunji odłożyć *na 18 czerwca r. b.* Obszerne wyjaśnienia powodów odłożenia wycieczki, jako też regulamin tejże nadeślemy P. T. Członkom w dniach najbliższych.

4. *Odznaki na wóz.*

Sekretarjat Klubu od dnia 26 kwietnia b. r. posiadać będzie odznaki na wóz w cenie 80 zł. za sztukę.

5. *Opłaty za tryptyki.*

Od dnia 1 kwietnia b. r. obowiązuje nowa taryfa za tryptyki i książeczki z przepustkami granicznemi, a mianowicie:

Anglja	64 zł.	Jugosławja . . .	68 zł.
Austrja	97 „	Niemcy	68 „
Belgja	56 „	Norwegja	64 „
Czechosłowacja	105 „	Rumunja	97 „
Danja	48 „	Szwajcarja . . .	52 „
Egipt	44 „	Szwecja	80 „
Finlandja	60 „	Węgry	60 „
Francja	84 „	Łotwa	52 „
Hiszpanja . . .	64 „	Estonja	55 „
Holandja	48 „		

O ile wystawia się tryptyki równocześnie do kilku krajów, natenczas przyznaje się następujące ulgi:

20% do dwóch krajów,
30% do trzech krajów,
40% do czterech krajów,
50% do pięciu i wyżej krajów.

Książeczki z przepustkami granicznemi, upoważniające do dwudziestu przejazdów granicznych do wszystkich państw europejskich, za wyjątkiem Węgier, kosztują 166 zł.

6. *Licencje sportowe.*

W związku z rozpoczynającym się sezonem sportowym, przypominamy P. T. Członkom, że każdy, pragnący wziąć udział w jakichkolwiek imprezach sportowych (wyścigi, raidy), musi posiadać licencję sportową. — Podania o licencję należy nadsyłać do Sekretarjatu Klubu. Opłata za licencję do dnia 1 maja b. r. wynosi 15 zł., od dnia zaś 1 maja b. r. 20 zł. — Szczegółowe przepisy, odnoszące się do licencji sportowych, podane są w komunikacie Komisji Sportowej A. P. (Nr. 3 „Auta“).

7. *Ankieta.*

Przy niniejszym komunikacie załączamy kartę pocztową z pytaniami, którą po wypełnieniu uprzejmie prosimy nadesłać do Sekretarjatu Klubu. Jednocześnie prosimy o łaskawe nadesłanie informacyj o drogach w swej okolicy.

8. *Informacje o szoferach.*

Sekretarjat Klubu udziela P. T. Członkom informacyj o szoferach, poszukujących pracy.

9. *Przesyłki pieniężne.*

Wszelkie przesyłki pieniężne dla Klubu prosimy przesyłać za pośrednictwem P. K. O. na rachunek Banku Zw. Spółek Zarobkowych we Lwowie Nr. 152263, zaznaczając, że przesyłka jest dla Małopolskiego Klubu Automobilowego.

Prezes M. K. A.
(—) *Lamezan-Salins.*
Sekretarz Generalny
(—) *Karol Dębicki.*



Krakowski Klub Automobilowy

Kraków, ul. św. Anny 9, telefon 124.

Godziny Sekretarjatu: 10—2 i od 5—7.

KOMUNIKATY.

W dniu 31 stycznia b. r. odbyło się I zwykłe Walne Zgromadzenie K. K. A.

Przewodniczy V.-Prezes Dyr. Wawreczka Wiktor.

Protokół prowadzi sekretarz generalny Dyr. Bukowiecki Tadeusz.

Sprawozdanie z działalności Klubu składa imieniem Zarządu Sekretarz Generalny. Zarząd ten wybrany został na Zebraniu Organizacyjnem w dniu 10 kwietnia 1926 r. sprawozdanie więc obejmuje czasokres 9 i pół miesięcy.

W okresie tym Zarząd i Komisja sportowa odbyły 16 posiedzeń.

Pracowano między innymi w następujących kierunkach: 1) organizacyjnym, 2) propagandowym, 3) reprezentacyjnym, 4) sportowym, 5) drogowym, 6) oraz innych sprawach.

W sprawach organizacyjnych.

Po uzyskaniu zatwierdzenia statutu ze strony A. P. oraz zatwierdzeniu tegoż statutu przez władze, starano

się przedewszystkiem o pozyskanie dla Klubu dalszych członków. W chwili powstania Klub liczył 27 członków, obecnie liczy członków zwyczajnych 92, ponadto nadzwyczajnych 12, razem 104.

Zorganizowano sekretarjat klubowy. Książka ewidencyjna korespondencji wykazuje za ten czas 700 kilkadziesiąt pozycji. Wydano trzydzieści kilka tryptyków. Udzielano informacji przejezdnym. Zaprowadzono dla użytku członków Klubu „Książkę drogową" z informacjami o stanie dróg, „Książkę szoferów" z informacjami o szoferach i t. p.

Wydano oznakę klubową wedle projektu prof. Henryka Uziembły, oraz przygotowano dla członków Klubu czapkę reprezentacyjną klubową.

W dziale propagandowym.

Poza drukami, zapraszającemi do przystępowania do Klubu wydano i rozesłano trzy komunikaty informujące członków o sprawach klubowych. Zamieszczono szereg notatek w dziennikach. Urządzono konferencję sportową z odczytem p. Inż. Beresa o wystawie automobilowej w Paryżu. Zorganizowano dwa zebrania towarzyskie połączone z tańcami. Obecnie Zarząd Klubu zabiega o pozyskanie większego lokalu dla Klubu.

W dziale reprezentacyjnym.

Zarząd Klubu brał udział w szeregu konferencji z władzami, oraz wystosował do władz szereg pism w sprawach automobilizmu. I tak między innymi: Zwrócono się do Dyrekcji Robót Publ. o wycięcie drzew, które czyniły niewidocznym zakręt na 13 klm. na drodze mogilańskiej (D. O. R. P. wycięcie to przeprowadziła). Podobne pismo wystosowano w sprawie drzew na zakręcie góry Łazańskiej na drodze do Gdowa. Wystosowano pismo do D. O. R. P. o układanie stert kamieni na zewnętrznym łuku szos, nie zaś na wewnętrznym, co jest stopniowo przeprowadzane. W sprawie stanu dróg wystosowano pisma do odpowiednich zarządów drogowych. Ponadto wystosowano do Województwa Krakowskiego obszerny memorjał również w sprawie drogowej. Wystosowano pismo oraz interwenjowano w sprawie zniesienia opłaty nałożonej na wjeżdżające do Zakopanego samochody.

Odnoszono się dwukrotnie do władz policyjnych w Zakopanem w sprawie regulacji ruchu pojazdów i wozów góralskich. Uzyskano w Magistracie prawo częściowego używania reflektorów w dzielnicach przyłączonych na ulicach źle oświetlonych. Do nowych przepisów drogowych dla miasta Krakowa sekretarjat wypracował swoje uwagi i życzenia, które w większości zostaną uwzględnione w nowych przepisach. Na zaproszenie Magistratu wzięto udział w odnośnych konferencjach. Interweniowano w Prezydjum Miasta o naprawę drogi między rogatką mogilańską, a początkiem ulicy Kalwaryjskiej i t. d.

W sprawach sportowych.

Wobec tego, iż Klub został zawiązany już w połowie roku, na zorganizowanie większych imprez sportowych było zapóźno, ograniczono się zatem do urządzenia wycieczek towarzyskich. Między innymi następujące wycieczki odbyły się: 1) do zamku w Dębnie, 2) wycieczkę dwudniową w Pieniny, wycieczka przez Kocierz do Rabki, 3) wyjazd do Cichawki na święto żołnierzy, 4) wyjazd do Zakopanego naprzeciwko raidu Klubu Małopolskiego, 5) wyjazd na wyścig jesienny do Lwowa.

Na najbliższy sezon przewidziany jest: 1) Dwudniowy „Raid górski", 2) „Wyścig tatrzański" na drodze Łysa Polana - Morskie Oko. Bliższe szczegóły tych dwóch imprez sportowych będą dokładnie jeszcze podane przez komisję sportową po zatwierdzeniu kalendarza sportowego przez A. P. w Warszawie.

Oprócz tych dwóch imprez K. K. A. projektuje współuczestnictwo w imprezach Śląskiego K. A. oraz Małop. K. A. ewentualnie częściowo w raidzie A. P.

Inne sprawy.

Zarząd wystarał się dla członków Klubu o szereg ulg i udogodnień. Szereg firm jak: Auto-Palais, Fiat (Jan Kowalski), Auto-Szawe, Auto-star udzielają członkom Klubu przy zakupnie akcesorji rabatu od 10—20%.

Ponadto firma Auto-palais p. Wilhelm Ripper, urządziła dla *K. K. A. specjalną stację benzynową K. K. A.,* w której dla członków Klubu zarówno zwyczajnych, jak i nadzwyczajnych wydaje się stale *benzynę o 5 groszy na litrze tańszą* od każdorazowej ceny rynkowej, a to na podstawie asygnat K. K. A. Firma Auto-Palais ponadto wydaje oliwę z opustem 15%.

Nad sprawozdaniem wygłoszonem przez sekretarza generalnego rozwija się krótka dyskusja, w czasie której odnośnie do wyścigu górskiego projektowanego przez K. K. A. uchwalono następujące wnioski:

1) Walne Zgromadzenie wzywa Zarząd K. K. A. aby utrzymał wobec A. P. prawo K. K. A. nazwania wyścigu górskiego nazwą podkreślającą ten fakt, iż wyścig został zainicjowany przez K. K. A. jako doroczny wyścig K. K. A.

W dalszym ciągu Walne Zgromadzenie uchwaliło następujące wnioski Zarządu:

2) Do § 2 statutu K. K. A. dodaje się słowa: „Przez utrzymanie lokalu tow. urządzanie odczytów, pogadanek, zabaw, zebrań i t. d."

3) Do § 5 statutu K. K. A. „Wybór członków uważa się za tymczasowy na przeciąg pierwszego roku poczem podlegają oni ponownemu balotażowi".

4) Do § 8 statutu K. K. A. „Zarząd Klubu ma prawo członka Klubu, zalegającego 3 miesiące z zapłatą kwartalnej wkładki — skreślić z listy członków".

Nie uwalnia to skreślonego od obowiązku zapłacenia wszelkich należytości klubowi. Pretensja ta może być ściągana w drodze sądowej. Skreślony z listy członków ma prawo ponownie wstąpić do Klubu po uregulowaniu wszystkich zaległości. Zgłoszenie to rozpatrywane jest, jak zgłoszenie nowowstępującego do Klubu.

Uchwalono ponadto następujące wnioski:

5) Upoważnia się Zarząd do ustanawiania wysokości opłat dla nieposiadających samochodu, ani motocyklu, czyli dla t. zw. sympatyków, oraz do ustano-

wienia opłat dla członków nadzwyczajnych, a także dla członków „Klubu Motocyklowego".

6) Upoważnia się Zarząd do zawarcia umowy z konstytującym się Kl. Motoc.

7) „Upoważnia się Zarząd do zawarcia obszerniejszego lokalu klubowego, a to na warunkach przewidywanej możności finansowej Klubu z uwzględnieniem *przewidzianej przez statut jednorazowej daniny*".

Imieniem komisji rewizyjnej Dyr. Jan Kowalski złożył oświadczenie, iż komisja rewizyjna po zbadaniu wszystkich książek znalazła je w najzupełniejszym porządku, gospodarkę pieniężną Klubu uznała za celową i pożyteczną, wobec czego przedkłada wniosek o udzielenie absolutorjum Zarządowi. Wniosek jednomyślnie uchwalono.

Sprawę uzupełniających wyborów do Zarządu referuje Sekretarz Generalny. Pierwsze Walne Zgromadzenie w dniu 10 kwietnia wybrało wobec niewielkiej ilości członków zebrania organizacyjnego Zarząd i Komisję Sportową złożone razem z 12 członków. Przez cały czas Zarząd odbywał posiedzenia wspólne z Komisją Sportową. Obecnie wobec znacznie zwiększonej ilości członków można ukonstytuować Zarząd składający się w myśl przepisów statutu z 12 osób, osobno zaś komisję sportową. Na podstawie tego stanu rzeczy odpada potrzeba wylosowania kogoś z Zarządu, wystarczy do 6-ciu członków zarządu wybrać dalszych 6-ciu. Zebrani akceptują ten punkt widzenia poczem przeprowadzono uzupełniające wybory.

Nowo ukonstytuowany Zarząd Klubu składa się w ten sposób z osób: Prezes Hr. Antoni Potocki, V.-Prezes Dr. Michał Hładij, V.-Prezes Dyr. Wawreczka Wiktor, Sekretarz generalny Dyr. Bukowiecki Tadeusz, Skarbnik Inż. Adam Chmurski.

Członkowie Zarządu: Poseł Marjan Dąbrowski, Dyr. Jan Kowalski, Mecenas Dr. Tadeusz Miksiewicz, Inż. Dyr. Polaczek Tadeusz, Hr. Rostworowski Piotr, Hr. Dr. Scipio Roman. Jedno miejsce wolne Zarząd ma uzupełnić przez kooptację.

Komisja balotująca ukonstytuowała się w następującym składzie:

Przewodniczący: Hr. Bobrowski Władysław.

Członkowie Komisji: Ppł. Dr. Tadeusz Piotrowski, inż. Bolesław Skąpski, Docent Dr. Zubrzycki, Rotmistrz Franciszek Jakubowski.

Komisja Sportowa: Prezes Wilhelm Ripper, sekretarz p. Judkiewicz Jerzy.

Członkowie Komisji: Inż. Herget Ryszard, Dr. Kwiatkowski Adam, p. Turnau Gotfryd, Hr. Tyszkiewicz Władysław, p. Walter Mieczysław, p. Zakrzewski Władysław.

Komisja Rewizyjna: Dyr. Bieliński Stanisław, Dyr. Dobija Mieczysław, p. Dygat Adam, Konsul Dyr. Marchwicki Wojciech i Dyr. Szarski Adam.

Krakowski klub automobilowy urządza w dniach 7 i 8 maja b. r. „Raid górski". Etap pierwszego dnia klm. 356, drugiego 280 klm. Zgłoszenia i informacje udziela Sekretarjat Krakowskiego Klubu Automobilowego.

W sprawie rozporządzenia o ruchu na ulicach miasta Krakowa, wydanego przez tutejszy magistrat:

„Wprowadza się jednokierunkowy ruch kołowy na następujących ulicach:

1. Na ulicy Florjańskiej w kierunku od ul. Basztowej do Rynku Głównego.

2. Na ulicy Sławkowskiej w kierunku od Rynku Głównego do ulicy Basztowej.

3. Na ulicy Szewskiej w kierunku od Rynku Głównego do ulicy Dunajewskiego wzgl. Podwala.

Nadto przepisy zabraniają przejazdu wszelkiego rodzaju pojazdom przez ulicę Sienną, między Rynkiem Głównym a Małym Rynkiem, przez ulicę Pijarską, między ulicą św. Jana a ulicą Szpitalną, przez Plac Marjacki, między kościołem N. P. Marji a kościołem św. Barbary. Przejazd tylko dozwolony w wypadkach ślubów, pogrzebów, wreszcie odwiezienia osób lub rzeczy lub wywiezienia z domów przy ulicach tych położonych".

Automobilklub Polski

Sekretarjat czynny od godz. 10 do 4 pp. — Tel. 135-86.

KOMUNIKAT.

Na posiedzeniu Komisji Balotującej, odbytem w dniu 9 marca 1927 r. przyjęci zostali następujący członkowie:

1. Bolesław Pfeiffer, przemysłowiec, 4, Kredytowa m. 7, Warszawa.
2. Jerzy Grabowski, architekt, 12, Moniuszki m. 21, Warszawa.
3. Franciszek Fuchs, kupiec i przemysłowiec, 18, Miodowa, Warszawa.

STRESZCZENIE PROTOKÓŁU Ogólnego Zebrania Członków Automobilklubu Polski dnia 26 stycznia 1927 r. o godz. 19-ej.

Ogólne Zebranie otworzył Prezes Klubu p. Stanisław Grodzki, którego Ogólne Zebranie zaprosiło na Przewodniczącego.

Przewodniczący zreferował sprawozdanie Komitetu z działalności za 1926 rok, informując Ogólne Zebranie o ilości posiedzeń Komitetu i Komisji Balotującej , ilości przyjętych Członków, wydanych tryptyków, imprezach sportowych, oraz ważniejszych faktach i poczynaniach Klubu.

Skarbnik p. T. Marchlewski zreferował bilans Klubu za 1926 rok i odczytał protokół Komisji Rewizyjnej, poczem Ogólne Zebranie udzieliło Komitetowi absolutorjum.

Uchwalono szereg drobnych zmian w Statucie Klubu oraz wprowadzono nową kategorję Członków t. zw. korespondentów, objętą następującym paragrafem Statutu:

„Członkami korespondentami mogą być jednostki fizyczne jak również i prawne (firmy, instytucje, spółki akcyjne i t. p.) mające swą siedzibę w kraju. Jednostki fizyczne opłacają wpisowe w kwocie zł. 50 — i składkę roczną zł. 50 —, jednostki prawne — wpisowe zł. 100 — i składkę roczną zł. 100.

Komitetowi przysługuje prawo zwalniania od opłat członków korespondentów — jednostek fizycznych, w wypadkach które Komitet uzna za stosowne.

Kandydaci na Członków korespondentów nie potrzebują Członków wprowadzających powołując się, na żądanie Sekretarjatu Klubu na referencje i przyjmowani są przez Komitet zwykłą większością głosów.

Członkowie korespondenci korzystają ze wszystkich świadczeń Sekretarjatu Klubu narówni z Członkami zwyczajnymi, jednakowoż bez prawa korzystania z lokalu towarzyskiego Klubu i brania udziału w Ogólnych Zebraniach."

Wprowadzając kategorję członków korespondentów powodował się Automobilklub Polski chęcią uprzystępnienia szerszym sferom posiadaczy samochodów możności wstąpienia do Klubu i korzystania z tryptyków i innych świadczeń i udogodnień, jakie Klub przez swój Sekretarjat udziela swym członkom.

Budżet na 1927 rok, preliminujący w dochodach Zł. 84000 — i w wydatkach Zł. 83400 — zatwierdzono.

Wysokość wpisowego — Zł. 120 — i składki rocznej Zł. 120 — dla członków zwyczajnych również zatwierdzono.

Przeprowadzone wybory dały wyniki następujące:

KOMITET:

1.	Ryszard Borman	11.	Tadeusz Marchlewski
2.	Adryan Chełmicki	12.	Karol hr. Raczyński
3.	Stefan Fuchs	13.	Mieczysław Rappe
4.	Mieczysław Gepner	14	Janusz Regulski
5.	Józef Grabowski	15.	Leszek K. Straszewicz
6.	Stanisław Grodzki	16.	Franc. Sznarbachowski
7.	Tadeusz Heyne	17.	Kazimierz Wasilewski
8.	Franciszek Karpiński	18.	Włodzimierz Zagórski
9.	Jan Lilpop	19.	Adolf Załęski
10.	Stan. ks. Lubomirski	20.	Jerzy Zdziechowski

KOMISJA BALOTUJĄCA:

1.	Paweł Bitschan	6.	Aleksander Leszczyński
2.	Edward Białkowski	7.	Jan Ignacy Majewski
3.	Mieczysław Brun	8.	Roger hr. Morsztyn
4.	Antoni Dąbrowski	9.	Z. Powała Niedźwiecki
5.	Karol Hetlinger	10.	A. Tallen Wilczewski

KOMISJA REWIZYJNA:

Członkowie: 1. Michał Bogusławski
2. Włodzimierz Boski
3. Zygmunt Ludwig

Zastępcy: 1. Jan Gebethner
2. Stefan Schiffner

PROTOKÓŁ z posiedzenia Zjazdu Delegatów Polskich Klubów Automobilowych, odbytego w d. 6 marca 1927 r. w Poznaniu.

Obecni:
Jako Delegaci Automobilklubu Polski:
pp. Regulski, Liefeldt, Tomicki, hr. Morsztyn i por. hr. Krasiński.
Jako Delegaci Sląskiego Klubu Automobilowego:
pp. Bukowski i Szydelski.
Jako Delegat Małopolskiego Klubu Automobilowego:
p. Gaweł.
Jako Delegat Krakowskiego Klubu Automobilowego:
p. Ripper.
Jako Delegaci Automobilklubu Wielkopolski:
pp. Tramler, Maćkowiak, Głowiński, Lange i Hapke.
Protokół prowadził p. Linke.

Porządek obrad:

1) Sprawa czasopisma „Auto"
2) Sprawy organizacyjne
3) Sprawy bieżące:

o godzinie 16,15 zagaja p. Regulski zebranie, oddając przewodnictwo w ręce wiceprezesa Automobilklubu Wielkopolski, p. Głowińskiego.

ad 1. Redaktor czasopisma „Auto" p. Morsztyn omawia kwestję zaabonowania czasopisma przez wszyst-

kie kluby afiljowane, a w szczególności przez Automobilklub Wielkopolski. W obszernej dyskusji i po przedyskutowaniu kilku projektów uchwalono na wniosek Automobilklubu Wielkopolski zaakceptować obowiązkowy abonament dla swych członków po cenie 18 złotych rocznie.

ad 2. Poruszono sprawę przystępowania klubów automobilowych do utworzonego w Warszawie Polskiego Kongresu Drogowegó, przyczem wyrażono opinję, iż ze względu na cele stowarzyszenia, zaleca się do Kongresu akces zgłaszać.

Zebranie przeprowadziło szeroką dyskusję na temat wydawania rocznika Automobilklubu Polski i klubów afiljowanych. Uchwalono, iż Automobilklub Polski wydawać będzie corocznie rocznik, wydawany w przeciągu miesiąca stycznia. Propozycje odnośnie do treści rocznika oraz wytyczne dla zbierania materjału informacyjnego przez kluby, opracuje p. redaktor Morsztyn. Prócz tego wyda A. P. kalendarzyk automobilowy, którego redakcji podjął się p. Szydelski.

Zebranie uchwaliło, ażeby kluby afiljowane podawały nazwiska osób skreślonych z listy członków do wiadomości A. P., którego sekretarjat poda zbiorowo nazwiska te do poufnej wiadomości wszystkim klubom. Przyjęcie skreślonego członka do innego klubu będzie dopuszczalne dopiero po wywiązaniu się z wszelkich zobowiązań wobec klubu, który skreślenia dokonał, i za jego zgodą.

P. Ripper proponuje posyłać komunikaty klubowe do wiadomości pozostałym klubom. Wobec tego, że stosownie do uchwały Zjazdu komunikaty ogłaszane będą w czasopiśmie „Auto", przeto propozycja powyższa upadła. P. redaktor Morsztyn prosi o przesyłanie wszelkich komunikatów najdalej do dnia 10, każdego miesiąca.

ad 3) Do punktu tego nikt głosu nie zabiera.

O godzinie 19,15 solwuje p. przewodniczący zebranie.

Poznań, dnia 6 marca 1927 r.

PROTOKÓŁ
z pierwszego posiedzenia Międzyklubowego Wydziału Sportowego, odbytego w d. 6 marca 1927 r. w Poznaniu.

Obecni:
Jako Delegaci Automobilklubu Polski:
pp. Regulski, Liefeldt, Tomicki, hr. Morsztyn i por. hr. Krasiński.
Jako Delegaci Automobilklubu Wielkopolski:
pp. Maćkowiak i Głowiński.
Jako Delegaci Śląskiego Klubu Automobilowego:
pp. Bukowski i Szydelski.
Jako Delegat Małopolskiego Klubu Automobilowego:
p. Gaweł.
Jako Delegat Krakowskiego Klubu Automobilowego:
p. Ripper.
Protokół prowadził p. Linke.

Wiceprezes A. W. p. Głowiński wita imieniem Automobilklubu Wielkopolski przybyłych na posiedzenie delegatów i oddaje przewodnictwo w ręce prezesa Komisji Sportowej Automobilklubu Polski p. Regulskiego. P. przewodniczący, otwierając pierwsze posiedzenie Międzyklubowego Wydziału Sportowego, wyraża przekonanie, iż instytucja ta, oparta na zgodnej współpracy wszystkich klubów automobilowych w Polsce, będzie czynnikiem dla sportu automobilowego bardzo pożytecznym.

Jako porządek obrad posiedzenia ustalono:
1) Klubowe imprezy sportowe.
2) Sprawy organizacyjne.
3) Sprawy bieżące.

ad 1. P. Przewodniczący omawia kolejno zgłoszone do kalendarza sportowego na rok 1927 imprezy klubowe.

7—8 maja: Raid Samochodowy — Krakowski Klub Automobilowy.

P. Ripper wyjaśnia położenie trasy raidowej i odczytuje ważniejsze postanowienia regulaminu. Regulamin znajduje się jeszcze w opracowaniu i nie został definitywnie zatwierdzony. Projekt przewiduje jako pierwszą kategorję samochody o pojemności cylindrów do 1500 ccm. Zebranie wyraża życzenie, ażeby z tej grupy wydzielić kategorję od 1100 do 1500 ccm. P. Liefeldt zaofiarował się dostarczyć K. K. A. potrzebnych do obliczenia mnożnej dla maszyn z kompresorami wykresów.

15 maja: Wyścigi w Łodzi — Automobilklub Polski.

Wyścigi znajdują się w stadjum organizacji, przyczem prace wstępne przygotowuje Komitet Organizacyjny w Łodzi, powołany przez A. P. Trasa wyścigów wynosić będzie ca. 25 km. Dane techniczne regulaminu będą podane do wiadomości później.

26—28 maja: II Raid Śląski—Śląski Klub Automobilowy.

Trasa raidu nie została dotąd dokładnie ustalona. Przewiduje się przeprowadzenie raidu do Poznania albo do Lwowa. P. Liefeldt proponuje wprowadzić do regulaminu raidowego nowe czynniki, jak n. p. kontrola zużycia benzyny, kontrola średniej szybkości w drodze i t. p., ażeby uniknąć jednostajności przy ustalaniu warunków dla raidów.

5—10 czerwca: Raid Międzynarodowy — Automobilklub Polski.

Trasa i etapy raidu zostały ustalone w głównych zarysach jak następuje: 1 dzień: Warszawa-Bydgoszcz. 2 dzień: Bydgoszcz-Gdynia. 3 dzień: Gdynja-Poznań. 4 dzień: Poznań-Katowice. 5 dzień: Katowice-Zakopane. 6 dzień: Zakopane-Stryj-Lwów. Zakończenie raidu nastąpiłoby we Lwowie, gdzie na 12 czerwca projektuje urządzić wyścigi Małopolski Klub Automobilowy.

25—26 czerwca: Raid Pań w Warszawie — Automobilklub Polski.

Dla raidu przewiduje się trasę: 1 dzień. Warszawa-Toruń-Poznań. 2 dzień: Poznań-Warszawa.

W ten sposób zostały ustalone w głównych zarysach omówione imprezy klubowe, urządzane do czerwca włącznie. Dalsze imprezy będą omawiane na następnem posiedzeniu w czerwcu.

P. Ripper porusza sprawę organizacji wyścigu górskiego w sierpniu, który zorganizować ma Krakowski Klub Automobilowy i prosi Automobilklub Polski o przyjęcie protektoratu nad wyścigami.

ad 2. P. przewodniczący odczytuje propozycje Komisji Sportowej A. P. odnośnie do zmian niektórych postanowień Ogólno-Polskiego Regulaminu Sportowego. W szczególności wyjaśnia, iż każdy zawodnik zgłaszający maszynę do jakiejkolwiek imprezy, jak też każdy kierowca, biorący udział czynny, muszą być w posiadaniu licencji, wydanej przez Komisję Sportową A. P.

K. S. A. P. proponuje następujące stawki, jako opłatę za wydanie licencji: dla członków klubów automobilowych afiljowanych: 15 złotych, o ile licencja została wykupiona do dnia 1 maja. Po tym terminie 20 złotych. Dla nieczłonków ustala się opłatę złotych

50 od licencji. Zebrani uważają ostatnią stawkę za zbyt wysoką i uchwalają zniżyć do złotych 25. Z opłat powyższych pobiera A. P. 5 wzgl. 7,50 złotych, klub afiljowany zaś, który wniósł podanie o licencję — 10 wzgl. 12,50 zł. Wnioski o licencje należy składać na przepisanych formularzach. Wyłania się obszerniejsza dyskusja nad kwestją wydawania licencyj dla motocyklistów. Uchwalono, iż do czasu wyjaśnienia spornych kwestji przez A. I. A. C. R. uznawać się będzie licencje, wydawane przez Polski Związek Motocyklowy z tem, że imprezy motocyklowe będą traktowane odrębnie i kluby automobilowe odpowiedzialności za nie nie przyjmują.

Dla uniknięcia możliwości wystawienia wzgl. przesłania wniosku o licencję dla osoby, której licencji odmówił jeden z klubów, postanawia się iż kluby będą każdą odmowę wydania licencji odwrotnie podawały do wiadomości wszystkim klubom pozostałym.

ad 3. P. Gaweł komunikuje o zamiarze Małopolskiego Klubu Automobilowego urządzenia wycieczki zagranicznej do Bukaresztu. Wycieczka [miałaby odbyć się przy końcu kwietnia i trwałaby ca. 8 dni. Trasa wynosiłaby ca. 2400 km., licząc od Lwowa do Bukaresztu 1200 km. P. Gaweł zaprasza członków pozostałych klubów do udziału w wspomnianej wycieczce.

Następny zjazd i posiedzenie Międzyklubowego Wydziału Sportowego odbędzie się dnia 12 czerwca we Lwowie. Jako miejsca dla dalszych posiedzeń przewiduje się: Zakopane — podczas Wyścigu Górskiego 14 sierpnia, Katowice — podczas Zjazdu Gwiaździstego w końcu sierpnia, oraz Warszawę w grudniu.

O godzinie 1,15 solwuje p. przewodniczący zebranie, dziękując P. P. Delegatom za przybycie na zebranie i rzeczowe traktowanie obrad.

Poznań, dnia 6 marca 1927 r.

KOMUNIKAT KOMISJI SPORTOWEJ A. P.
w sprawie licencji sportowych.

W myśl Regulaminu sportowego Międzynarodowego Związku Automobilklubów Uznanych oraz Narodowego Regulaminu sportowego Automobilklubu Polski, opracowanego przez K. S. A. P. każdy właściciel jak i kierowca samochodu, biorącego udział w jakiejkolwiek imprezie sportowej organizowanej przez A. P. lub jeden z klubów afiljowanych, winni posiadać oddzielne licencje sportowe, wydane przez K. S. A. P.

Streszczenie obowiązujących postanowień regulaminowych:

1. Zawodnik zapisujący samochód do jakiejkolwiek imprezy sportowej musi być w posiadaniu **licencji sportowej dla zawodnika** wydanej przez K. S. A. P.

Pozatem każdy kierowca samochodu, biorącego udział w jednej z imprez sportowych, musi posiadać oddzielną **licencję sportową dla kierowcy,** wydaną przez K. S. A. P.

Odnośne formularze do podań o licencje otrzymać można w sekretarjacie A. P. lub klubów afiljowanych.

2. Do każdego podania o licencję sportową należy dołączyć 2 fotografje formatu maksymalnie 6×9 cm. wraz z przepisaną opłatą.

3. Na odwrotnej stronie podania o licencję sportową przewodniczący Komisji sportowej odnośnego Klubu Automobilowego winien potwierdzić, że petent posiada kwalifikacje wymagane do brania udziału w zawodach sportowych oraz znajduje się przynajmniej 1 rok w posiadaniu ustawowego prawa jazdy. Określenia takie jak: „Nic niekorzystnego o petencie nie wiadomo“ nie wystarczają. Opinja musi być pozytywną, ponieważ przewodniczący Komisji sportowej, wydając opinję bierze równocześnie na siebie odpowiedzialność za kwalifikacje sportowe zawodnika.

4. Wskazanem jest, aby członkowie odnośnych klubów, chcący brać udział w zawodach sportowych, nie zwlekali z podaniami o licencje sportowe do ostatniej chwili. Po odpowiedniem zbadaniu ich i zaopinjowaniu przez kluby, winne one zostać przesłane do K. S. A. P. o ile możności w ciągu 1-go kwartału roku kalendarzowego.

5. K. S. A. P. prowadzi listę corocznie udzielonych licencyj sportowych, ogłaszając ją w swym komunikacie oficjalnym na łamach „Auta“ w miarę napływu podań.

6. K. S. A. P. może odmówić wydania licencji sportowej bez podania motywów odmowy.

7. Ważność licencji sportowej trwa do końca roku kalendarzowego.

8. Opłata za wydanie licencji sportowej została ustaloną na 1927 w wysokości 15 zł. dla podań, które nadeszły do K. S. A. P. przed 1-ym maja 1927. Po terminie opłata zostaje podwyższoną do 20 zł.

Formalności związane z kolejnem zbadaniem podań i wystawieniem licencji wymagają normalnie około 4-ch tygodni czasu. W razie żądania terminowego załatwienia poza porządkiem kolejnym, opłata ta zostaje obciążona kosztami wynikłemi z tego tytułu (Telegramy i t. p.).

Petenci, nie będący członkami jednego z afiljowanych klubów automobilowych, mogą w wyjątkowych wypadkach uzyskać licencję sportową za opłatą 25 zł.

9. Współudział samochodów, zapisanych przez zawodnika, nie posiadającego licencji sportowej lub współudział kierowców, nie będących w posiadaniu licencji sportowej dla kierowcy, należy **bezwzględnie wykluczyć** z wszelkich imprez sportowych.

Do obowiązków organizatorów zawodów należy zbadanie, czy wszyscy zawodnicy i kierowcy znajdują się w posiadaniu wymaganych licencji. Zawodnicy lub kierowcy, nie posiadający wymaganych licencji, narażają się pozatem na utratę ewentualnie zdobytych nagród przez protest jednego z zawodników lub wkroczenie ex officio jednego z komisarzy sportowych lub K. S. A. P

10. Licencja sportowa może zostać odebrana przez K. S. A. P. czasowo lub zupełnie:

a) Za współudział w zakazanej lub niezatwierdzonej przez K. S. A. P. imprezie, bądź w charakterze zawodnika lub kierowcy bądź też za spełnianie jakiejkolwiek funkcji oficjalnej, bądź wreszcie za zaangażowanie się w jakikolwiek sposób w tej imprezie.

b) Na skutek należycie umotywowanego sprzeciwu skierowanego do K. S. A. P.

c) Za niesportowe zachowanie się lub wykroczenia przeciw obowiązującemu Regulaminowi sportowemu.

Prezes Komisji Sportowej A. P.
(—) J. Regulski

ZMIANA W MIĘDZYNARODOWYM KALENDARZU SPORTOWYM.

Termin raidu, organizowanego przez Król. Węgierski Klub Automobilowy w dn. 4—6 czerwca r. b., przeniesiony został na dzień 26—27 maja 1927 r.



Śląski Klub Automobilowy

Katowice, Poprzeczna 6, telefon 22-39.



Małopolski Klub Automobilowy

Lwów, 9, Hotel Krakowski, telefon 3-73, 34-29, 48-48.

Godziny biurowe od godziny 17-ej do 19-ej.



Krakowski Klub Automobilowy

Kraków, ul. św. Anny 9, telefon 124.

Godziny Sękretarjatu: 10—2 i od 5—7.

INFORMATOR AUTOMOBILISTY

ROCZNIK AUTOMOBILKLUBU POLSKI, oraz Klubów afiljowanych na rok 1927.

WYSZEDŁ Z DRUKU

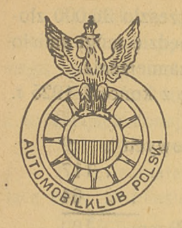
ZAWIERA POMIĘDZY INNEMI:

Spis członków wszystkich Klubów Automobilowych w Polsce z adresami,
Rozporządzenia i przepisy, dotyczące ruchu samochodowego,
Wysokość opłat celnych od samochodów we wszystkich krajach,
Warunki otrzymywania tryptyków i międzynarodowych świadectw drogowych na wyjazd samochodem zagranicę,
Spis miejscowości w Polsce z wiadomościami niezbędnemi dla turystyki samochodowej,
Spis wszystkich Przedstawicielstw samochodowych i motocyklowych w Polsce.

WYDAWNICTWO NIEZBĘDNE
dla każdego automobilisty, motocyklisty, przemysłowca i kupca samochodowego.

Cena egzemplarza 4 złote.

Do nabycia we wszystkich księgarniach, w drukarni Bronisława Tomczyka, Złota 39 i w Sekretarjacie Automobilklubu Polski, Ossolińskich 6 m. 2, Warszawa.



Automobilklub Polski

Sekretarjat czynny od godz. 10 do 4 pp. — Tel. 135-86.

KOMUNIKATY.

Podaje się do wiadomości uczestników V Raidu Samochodowego, iż zaopatrzenia zawodników w oliwę w czasie raidu podjęło się na zasadzie zawartej z Automobilklubem Polski umowy — Towarzystwo Vacuum Oil Company S. A., w benzynę zaś Towarzystwo Standard Nobel.

Komsja Sportowa A. P. przedłużyła termin wykupywania licencji sportowych za opłatą ulgową do dnia 1 czerwca.

Ze Związku Międzynarodowego Automobilklubów uznanych

Lista zatwierdzonych rekordów № 55. — 15 kwietnia 1927 r.

100 klm. 13/IV 1927 w Montlhery — Marchand na Voisin 8-cylindrowym 95/140 (7916 cm.^{3}) i 1405 kg. wagi w ciągu 29′13″08, co czyni 205 klm. 352 m./g.

100 mil ang. 13/IV 1927 w Montlhery—Marchand na Voisin 8-cylindrowym 95/140 (7916 cm.^{3}) i 1405 kg. wagi w ciągu 46′40″41, co czyni 128,55 mil na godzinę.



Śląski Klub Automobilowy

Katowice, Poprzeczna 6, telefon 22-39.

KOMUNIKATY.

Sprawozdanie z działalności Klubu za r. 1926.

Zarząd Klubu odbył w ciągu roku sprawozdawczego 7 zebrań z których 5 było prawomocnych. Pozatem odbyły się dwa zebrania Komisji balotującej, 5 zebrań komisji sportowo-technicznej i jedno zebranie komisji rewizyjnej.

Agendy sekretarjatu w porównaniu z rokiem zeszłym rozwinęły się znacznie. W ciągu roku sprawozdawczego załatwił sekretarjat klubu przeszło 5000 spraw, wystawił 695 międzynarodowych świadectw drogowych oraz 382 tryptyki. W roku 1925 załatwiono w tym samym przeciągu czasu tylko około 1000 spraw.

Dla ułatwienia sekretarjatowi pracy podjął się członek zarządu p. inż. Wolfgang Josephy wystawiania tryptyków dla członków klubu zamieszkujących na Śląsku cieszyńskim, zaś od października 1926 agendy te przyjęła Izba Handlowa i Przemysłowa w Bielsku w osobie członka Klubu p. Br. Fedora Weinschencka za co na tem miejscu składamy podziękowanie.

Poza załatwianiem spraw bieżących zajmował się zarząd Klubu następującemi sprawami:

1) Przez delegatów Klubu do A. P. pp. inż. Bukowskiego i ktp. Szydelskiego brał udział w obradach nad rewizją Międzynarodowej Konwencji Samochodowej i zmiany wynikające z potrzeb kraju uzgodniono z projektem Ministerstwa Robót Publicznych. Delegaci do Automobilklubu Polski brali także udział w obradach nad ułożeniem Międzynarodowego Regulaminu Sportowego na rok 1927. Pozatem reprezentowali delegaci Klub na wyścigach samochodowych w Poznaniu i we Lwowie.

2) Zarząd Klubu interwenjował kilkakrotnie u władz politycznych i celnych w interesie poszczególnych członków, jak również i w interesie rozwoju automobilizmu polskiego oraz współpracował z władzami wojewódzkiemi przy układaniu nowego rozporządzenia dotyczącego ruchu pojazdów mechanicznych, mając na oku ogólne potrzeby naszej dzielnicy jak również i spostrzeżenia, podane zarządowi do wiadomości przez poszczególnych członków.

3) Otwarta z początkiem listopada 1925 „Szkoła Kierowców Samochodowych Auto“ przy warsztatach klubowych spełniła w roku 1926 całkowicie swe zadanie. W szkole kierowców odbyły się w ciągu ubiegłego roku cztery kursy dla kierowców zawodowych przy 160 uczestnikach pod wytrawnem kierownictwem kapitana wojsk samochodowych p. Stanisława Szydelskiego, o urlop którego ze służby czynnej postarał się Zarząd w Ministerstwie Spraw Wojskowych. Niech nam wolno będzie na tem miejscu podziękować p. Szefowi Dep. V. M. S. Wojsk. za życzliwe uwzględnienie naszej prośby i przyczynienie się przez to wybitnie do rozwoju tej polskiej placówki na Śląsku. Zarząd Klubu kładł specjalną wagę na rozwój tej instytucji, która też rzeczywiście stanęła na wyżynie swego zadania.

Świadczy o tem fakt, że zgłasza się na kursa regularnie przeszło 70 uczestników podczas gdy szkoła przyjmuje najwyżej 40 kandydatów. Że szkoła ta zyskała rozgłos zasłużony, świadczy o tem i ta okoliczność, że z pomiędzy kandydatów jest stale 30% uczestników z innych województw, a w ostatnim kursie brali

udział nawet kandydaci z województwa lwowskiego i wileńskiego.

Szkołą zainteresowała się również i wojskowość a to ze względu na sposób wyszkalania. Zainteresowaniu temu dała wojskowość wyraz zaszczycając obecnością swych przedstawicieli uroczystości zakończenia poszczególnych kursów.

Warsztaty, nieodzowne dla szkoły wykazują stały postęp i prosperują jak na obecne czasy zupełnie dobrze. Wykazane małe plusy nie zdołały jednak jeszcze pokryć inwestycji. Przeznaczeniem ich nie jest zresztą zarobkowanie tylko troska o należyte przysposobienie kandydatów na kierowców oraz umożliwienie członkom Klubu przeprowadzania remontów własnych samochodów.

4) Zarząd uchwalił w roku zeszłym urządzić dwie imprezy sportowe, a mianowicie:

Śląski raid samochodowy oraz wycieczkę do fabryki Tatra w Koprzywnicy. Z imprez tych doszedł do skutku tylko raid, który odbył się w dniach 25 i 26 września przy udziale 10 zawodników. Wyniki raidu są zupełnie zadawalające. Szczegółowe sprawozdanie z raidu podano w № 10 Auta z r. 1926. Projektowana wycieczka do Koprzywnicy nie doszła do skutku ze względu na spóźnioną porę roku.

5) Chcąc umożliwić poza firmami także poszczególnym osobom wstąpienie do Klubu w charakterze członków nadzwyczajnych przygotował Zarząd projekt zmiany odnośnego paragrafu statutu.

6) W planie Zarządu leży też stworzenie własnego lokalu klubowego. W roku sprawozdawczym nie udało się tego urzeczywistnić. Ustępujący Zarząd pozostawia jednak majątek w sumie przeszło 36.000 złotych tak, że nowo wybrany Zarząd będzie mógł śmiało przystąpić do zrealizowania i tego zamierzenia.

Stan członków przedstawiał się z końcem 1925 r. następująco:

a) Członków honorowych czasowych .	9
„ zwyczajnych	117
„ nadzwyczajnych	64
Razem .	190

W ciągu roku 1926 przystąpiło nowych członków:

a) Nadano czasowe członkowstwo honorowe	5
Członków zwyczajnych	35
„ nadzwyczajnych	39
Razem .	79

Wystąpiło w ciągu roku 1926:

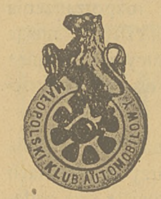
Członków zwyczajnych	6
„ nadzwyczajnych	10
„ honorowych	3
Razem .	19

Stan członków z początkiem stycznia 1927:

Członków honorowych	11
„ zwyczajnych	146
„ nadzwyczajnych	93
Razem .	250

czyli przyrost członków w roku sprawozdawczym wyniósł około 30%.

Tak wszechstronny rozwój klubu, który jedyny w Polsce posiada własne warsztaty reparacyjne, własne garaże, stację benzynową i szkołę kierowców pozwala rokować i na przyszłość jak najlepsze nadzieje.



Małopolski Klub Automobilowy

Lwów, 9, Hotel Krakowski, telefon 3-73, 34-29, 48-48.

Godziny biurowe od godziny 17-ej do 19-ej.

KOMUNIKATY.

REGULAMIN
WYŚCIGU SAMOCHODOWEGO
Małopolskiego Klubu Automobilowego
w dniu 12 czerwca 1927 r.
WE LWOWIE.

1.

Wyścigi urządza Małopolski Klub Automobilowy we Lwowie na zasadach, zgodnych z obowiązującym regulaminem ogólnym Komisji Sportowej Automobilklubu Polski.

2.

Tor wyścigów tworzy część szosy Stryj — Lwów ze startem przy słupie kilometrowym 23.1, a metą przy słupie kilometrowym 3.1. Długość toru wyścigowego wynosi więc 20 klm.

Prócz tego wyścigu 20-kilometrowego odbędzie się na warunkach podanych poniżej, na tejże szosie — „kilometr-lance“. Rozbieg, wynoszący 2 klm., rozpocznie się przy słupie kilometrowym 6.1, start przy słupie 4.1, a meta przy słupie 3.1.

3.

Do wyścigu dopuszczone są samochody sportowe i wyścigowe.

4.

Ustanawia się następujące kategorje:

Klasa A. **Samochody sportowe.**

Kategorja I ponad 8000 cm. pojemności cylindrów.

Kat.	II	od 5000	do 8000	cm.	pojemności	cylindrów.
„	III	„ 3000	„ 8000	„	„	„
„	IV	„ 2000	„ 3000	„	„	„
„	V	„ 1500	„ 2000	„	„	„
„	VI	„ 1100	„ 1500	„	„	„
„	VII	„ 750	„ 1100	„	„	„
„	VIII	„ 500	„ 750	„	„	„

Samochody sportowe muszą być normalnego typu katalogowego, posiadać, oprócz ustawowo przepisanego, jeszcze następujące wyekwipowanie:

Sztywne błotniki, minimum 20 cm. szerokości i osłaniające conajmniej $^1/_3$ część obwodu koła.

Stopnie sztywne, silnie przymocowane.

Budę z materjału nieprzemakalnego, przykrywającą przy podniesieniu jej wszystkie siedzenia.

Siedzenia i oparcia muszą być miękko wyścielane, szerokość ich conajmniej 45 cm. na osobę.

Szybę przed siedzeniami przedniemi.

Rury wydmuchowe, zaopatrzone w tłumik, przyczem wylot tłumika musi sięgać 30 cm. przed tylną osią. Otwieranie tłumika dozwolone jest pod nadwoziem.

Oświetlenie, fukcjonujące także przy nieczynnym silniku.

Normalne wyekwipowanie w narzędzia, oraz koła (względnie gumy) zapasowe.

Obsada samochodów sportowych musi być taka, ile jest miejsc w samochodzie (straponteny nie bierze się pod uwagę). W razie braku potrzebnej ilości osób, musi być brakująca waga wyrównana balastem, przyczem na osobę liczy się 75 kg. Przygotowanie odpowiedniego balastu należy do kierowcy samochodu. Komisja sportowa M. K. A. bada wagę.

Klasa B. **Samochody wyścigowe.**

Kat.	I	powyżej	8000 cm.	pojemności,	waga	1500	kg.
„	II	od 5000	do 8000	cm. pojemn.,	waga	1400	„
„	III	„ 3000	„ 5000	„	„	1000	„
„	IV	„ 2000	„ 3000	„	„	800	„
„	V	„ 1500	„ 2000	„	„	650	„
„	VI	„ 1100	„ 1500	„	„	550	„
„	VII	„ 750	„ 1100	„	„	350	„

Wagę podaną rozumie się jako wagę minimalną, którą musi posiadać samochód bez kierowcy, bez materjałów pędnych i bez jakichkolwiek części zapasowych.

Obsadę samochodu wyścigowego może stanowić tylko kierowca, dozwala się jednak i pozostawia do woli wzięcie drugiej osoby (mechanika).

5.

Przydziału zgłoszonych pojazdów do poszczególnych klas i kategorji dokonywa Komisja Sportowa M. K. A. Decyzja ta jest ostateczna i bezapelacyjna.

6.

Do wyścigu dopuszczone będą pojazdy, wyszczególnione w paragr. 4.

Zgłoszenia przyjmuje się od sportsmenów, firm samochodowych i zawodowców. Uczestnicy winni złożyć swe zgłoszenia do dnia 1 czerwca 1927 roku do godziny 18-ej w Sekretarjacie Małopolskiego Klubu Automobilowego we Lwowie (hotel Krakowski na pl. Bernardyńskim, pokój Nr. 208, II-gie piętro).

Wpisowe wynosi dla członków wszystkich Klubów Zjednoczonych dla pojazdów klasy *A.* zł. 20, dla pojazdów klasy *B.* zł. 50. Wpisowe dla nieczłonków Klubów wynosi w klasie *A.* zł. 30, w klasie *B.* zł. 75.

Zgłoszenia po dniu 1 czerwca uwzględnia się do dnia 10 czerwca, godz. 18-ta za dodatkową opłatą, wynoszącą 50% wpisowego.

Zgłoszenia należy wypisać na formularzu, załączonym do regulaminu. (Można również otrzymać w Sekretarjacie Klubu). Fałszywe podanie danych zgłoszonego samochodu pociąga za sobą dyskwalifikację zgłaszającego, odebranie mu licencji sportowej na przeciąg 1 roku, oraz opublikowanie w pismach.

Lista zgłoszeń zostaje ostatecznie zamknięta dnia 10 czerwca, o godz. 18-tej. Biorący udział w wyścigach powinni postarać się o regulamin, który będzie każdemu bezpłatnie przy zgłoszeniu wydany.

7.

Komisja Sportowa Małopolskiego Klubu Automobilowego ma prawo, ze względu na bezpieczeństwo lub z innych przyczyn, których nie jest zobowiązana podać, wyłączyć te zgłoszenia, które uzna za nieodpowiednie, ze zwrotem wpisowego.

Komisja Sportowa M. K. A. zastrzega sobie prawo odłożenia niniejszego wyścigu, lub nawet zaniechania go, o ile liczba zgłoszeń okazałaby się niedostateczną. W tym wypadku wpisowe będzie zwrócone.

8.

Wszyscy kierowcy obowiązani są posiadać, prócz pozwolenia na prowadzenie samochodu, jeszcze licencję sportową Automobilklubu Polski. Podanie o licencję należy składać pisemnie w Sekretarjacie Małopolskiego Klubu Automobilowego, dołączając odpisy posiadanych dokumentów, uprawniających do prowadzenia samochodu. Komisja Sportowa M. K. A. zastrzega sobie prawo nie zgodzenia się na wydanie licencji bez podania przyczyny.

9.

Pojazdy zapisane i przyjęte do wyścigu muszą być dostarczone dnia 12 czerwca o godz. 7-mej rano na plac Bernadyński pod lokalem Klubowym, skąd zostaną skierowane na tor wyścigowy. Na pół godziny przed rozpoczęciem wyścigu, to znaczy o godz. 9-tej minut 30 muszą być zawodnicy przy starcie na placu na ten cel przeznaczonym (na kilometrze 23. l. szosy stryjskiej). Przybywające samochody i motocykle zgłaszają się u pomocnika startera, który ustawia je w porządku startowym i wyznacza im miejsce postoju, którego nie wolno już opuścić. Dostęp do tych samochodów mają jedynie zawodnicy oraz kierownictwo wyścigu. Samochody będą startowały pojedyńczo w porządku ustalonym przez komandora wyścigu.

Start odbędzie się z miejsca w ten sposób, że samochód ustawia się na linji startu tak, aby przednia oś znajdowała się pionowo nad linją startu. Motor ma być puszczony w ruch i bieg załączony, jednak sprzęgło wyłączone. Przez opuszczenie chorągiewki daje starter sygnał do odjazdu. Czas liczy się od chwili dania sygnału przez startera, choćby nawet w tym czasie samochód nie ruszył ze startu. Ruszenie ze startu przed daniem sygnału przez startera pociąga za sobą dyskwalifikację

Każdy pojazd otrzyma numer porządkowy, który ma być zachowany przez cały czas wyścigów, a po ukończeniu zwrócony Małopolskiemu Klubowi Automobilowemu.

10.

Jako początek chronometrowania czasu każdego poszczególnego pojazdu uważa się moment, w którym starter daje sygnał do odjazdu. Jeżeli w określonym czasie startowania danego samochodu tegoż nie będzie na starcie, może być pozbawiony prawa wzięcia udziału w wyścigu.

11.

Jeżeli którykolwiek z komisarzy sportowych naocznie stwierdzi jakąkolwiek złośliwość wyrządzoną współzawodnikowi, zostaje popełniający to wykroczenie zdyskwalifikowany a pokrzywdzonemu przysługuje prawo żądania ponownego startu.

Podczas biegu należy przestrzegać obowiązujących przepisów drogowych. W razie jakiegokolwiek defektu, zatrzymania samochodu lub znaczniejszego zwolnienia chyżości, należy zupełnie zjechać na prawą stronę drogi tak, by innym zawodnikom nic nie przeszkadzać.

12.

Kolejność startów oraz odstęp czasu między startem poszczególnych samochodów ustala komandor wyścigów, a w razie zupełnie jednakowych warunków rostrzyga los. Dane te będą ogłoszone zawodnikom na starcie.

13.

Każdy samochód jest chronometrowany przez chronometrażystę, wedle reguł ustanowionych przez Komisję Sportową Automobilklubu Polski. Przy wyścigu „kilometr lancé“ chronometrowanie będzie automatyczne chronometrem elektrycznym przez przerwanie nitki na starcie i mecie.

14.

Po przebyciu mety, udają się zawodnicy z samochodami na miejsce wskazane im przez kierownictwo wyścigu. Bezpośrednio po ukończeniu wyścigu bada komisarz sportowy samochód czy posiada on przepisany balast, z którym powinien był jechać. Brak przepisanego balastu (n. p. zgubienie go lub rozmyślnie pozbycie się) pociąga go za sobą dyskwalifikację.

15.

Zwycięzcy z poszczególnych kategoryj mają prawo bez osobnego wpisowego stawać do wyścigu „kilometr lancé“. Inni zawodnicy chcący stawać do tego wyścigu płacą wpisowe na miejscu wyścigu w wysokości 50 zł.

Zwycięzca w wyścigu „kilometr lancé“ ustanawia oficjalny rekord chyżości Małopolsk. Klubu Automobilowego na r. 1927 na przestrzeni 1 kilometra na szosie.

16.

Każdy z uczestników przez swój zapis uznaje jako jedyną juryzdykcję Komisji Sportowej Małopolskiego Klubu Automobilowego i poddaje się wszystkim jej zarządzeniom.

Każdy uczestnik przyjmuje na siebie całkowitą odpowiedzialność za mogące wyniknąć nieszczęśliwe wypadki, tak z kierowcą lub obsadą samochodu jak też z osobami trzeciemi.

Małopolski Klub Automobilowy i jego Komisja Sportowa nie przyjmuje na siebie żadnej odpowiedzialności za mogące wyniknąć nieszczęśliwe wypadki, ani też za żadne spowodowane szkody — tak podczas wyścigu jak i podczas treningu — natomiast całą odpowiedzialność ponosi osoba powodująca wypadek w myśl obowiązujących ustaw.

17.

O przyznaniu nagród decyduje Jury Małopolskiego Klubu Automobilowego, na podstawie protokółu z przebiegu wyścigu oraz opinji i propozycji Komisji Sportowej.

Komisja Sportowa oznaczy nagrody i ich regulamin do dnia 10 czerwca i poda do wiadomości wszystkim współzawodnikom.

18.

Wszelkie reklamacje powinne być podane pisemnie i doręczone komandorowi wyścigu. Reklamacje w sprawie dopuszczenia pojazdów lub kierowców do wyścigu muszą być złożone do godziny 12-tej dnia 11 czerwca, tyczące się samego wyścigu jedną godzinę po ukończeniu wyścigu.

Reklamacje te mają być opłacone sumą 20 zł. tytułem kaucji. Kwota ta zostanie zwrócona o ile reklamacja okaże się słuszną.

19.

Po zbadaniu ewentualnych protestów ogłasza Komisja Sportowa M. K. A. wynik jeszcze tego samego dnia wieczorem w lokalu Klubu. Ogłoszenie wyniku tymczasowego (niedefinitywnego) odbędzie się bezpośrednio po wyścigu przy mecie.

20.

Prawo komentowania i zmiany niniejszych przepisów jakoteż w wypadkach nieprzewidzianych regulaminem, decyduje ostatecznie Jury M. K. A.

KOMUNIKAT L. 5.

1. Wycieczka do Budapesztu.

Z powodów od Klubu niezależnych i bardzo złego stanu dróg, projektowana wycieczka do Bukaresztu, została przełożona na wycieczkę do *Budapesztu i Wiednia* i odłożoną definitywnie na 18 czerwca b. r.

2. Raid górski Kr. Klubu Automobil.

Komisja sportowa Kr. Kl. Aut. donosi, że wobec złego stanu dróg termin „Raidu Górskiego“, organizowanego przez Kr. Kl. Aut., został przesunięty z dnia 7 i 8 maja na dzień 16 i 18 lipca b. r.

3. Raid Międzynarodowy.

Komisja sportowa M. K. A. posiada do przejrzenia Regulamin Raidu Międzynarodowego, organizowanego przez A. P. w dniu 5—12 czerwca b. r. (Warszawa—Pomorze—Śląsk—Lwów) i karty zgłoszenia na powyższy Raid do ewentualnego użytku P. T. Członków.

4. Licencje sportowe.

Przypominamy o obowiązku posiadania licencji sportowej przy braniu udziału we wszelkich imprezach samochodowych. Formularze podań o licencje posiada Sekretarjat Klubu.

5. Odznaki na wóz.

Odznaki na wóz w cenie 80 zł. szt. są do nabycia w Sekretarjacie Klubu codziennie od 5—7 godz. wiecz.



Krakowski Klub Automobilowy

Kraków, ul. św. Anny 9, telefon 124.

Godziny Sekretarjatu: 10—2 i od 5—7.

KOMUNIKATY.

1. *Czapki reprezentacyjne.* Zawiadamiamy członków Klubu, że nabywać mogą w firmie Kasesnik przy ulicy Florjańskiej 20 reprezentacyjne czapki klubowe, projektu p. prof. Henryka Uziembły, według modelu zatwierdzonego przez Zarząd Klubu.

2. *Konkurs na afisz.* K. K. A. za pośrednictwem Muzeum Techniczno-Przemysłowego ogłosił konkurs na afisz Wyścigu Tatrzańskiego z nagrodami zł. 250, zł. 150 i zł. 75.

3. *Benzyna dla członków zwyczajnych i nadzwyczajnych.* Przypominamy, iż członkowie Klubu zwyczajni i nadzwyczajni otrzymają, na podstawie bloczków, uzyskiwanych w Klubie, benzynę po cenie zniżonej (każdorazowo 5 groszy na litrze niżej cen rynkowych) na stacji benzynowej „Auto-Palais“, Smoleńsk 29. Na oliwie zniżka wynosi 15%.

Krakowski Klub Automobilowy zawiadamia wszystkie Kluby afiljowane, iż w przejeździe przez Kraków członkowie tych Klubów otrzymują na stacji benzynowej Krakowskiego Klubu Automobilowego („Auto-Palais“, Smoleńsk 29) tę samą zniżkę na benzynie, co członkowie K. K. A., t. j. każdorazowo 5 gr. opustu od ceny rynkowej, na oliwie zaś 15% rabatu. Ponadto garaż „Auto-Palais“ liczy za garażowanie dla wszystkich członków Klubów afiljowanych z Automobilklubem Polski ceny zniżone.

Obliczenie czasu dla przejazdu 6-ciu etapów VI Polskiego Raidu Międzynarodowego, oraz dla prób szybkości płaskiej i górskiej w dn. 5 — 10 czerwca 1927 roku.

ETAP	Kat. A ponad — 8,0 L „ B od 5,0 do 8,0 L „ C od 3,0 do 5,0 L „ D od 2,0 do 3,0 L „ E od 1,5 do 2,0 L „ F od 1,1 do 1,5 L „ G od 0,75 do 1,1 L	Kat. A Śr. szybkość min. 48 km/g. max. 60 km/g. Waga 1800 kg.—obs. 4 os.		Kat. B Śr. szybkość min. 46 km/g. max. 60 km/g. Waga 1680 kg.—obs. 4 os.		Kat. C Śr. szybkość min. 44 km/g. mix. 60 km/g. Waga 1200 kg.—obs. 4 os.		Kat. D Śr. szybkość min. 42 km/g. max. 60 km/g. Waga 960 kg.—obs. 4 os.		Kat. E Śr. szybkość min. 40 km/g. mix. 60 km/g. Waga 780 kg.—obs. 2 os.		Kat. F Śr. szybkość min. 38 km/g. mix. 60 km/g. Waga 660 kg.—obs. 2 os.		Kat. G Śr. szybkość min. 35 km/g. mix. 60 k/mg. Waga 420 kg.—obs. 2 os.	
		Czas na przejazd		Czas na przejazd		Czas na przejazd		Czas na przejazd		Czas na przejazd		Czas na przejazd		Czas na przejazd	
		max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.
I 5/VI	Warszawa — Bydgoszcz 296 km.	6 g. 10 m.	4 g. 56 m.	6 g. 26 m.	4 g. 56 m.	6 g. 44 m.	4 g. 56 m.	7 g. 03 m.	4 g. 56 m.	7 g. 24 m.	4 g. 56 m.	7 g. 48 m.	4 g. 56 m.	8 g. 27 m.	4 g. 56 m.
II 6/VI	Bydgoszcz — Gdynia 407 km.	8 g. 29 m.	6 g. 47 m.	8 g. 51 m.	6 g. 47 m.	9 g. 15 m.	6 g. 47 m.	9 g. 42 m.	6 g. 47 m.	10 g. 10m.	6 g. 47 m.	10 g. 43m.	6 g. 47 m.	11 g. 38m.	6 g. 47 m.
III 7/VI	Gdynia — Poznań 472,05 km.	9 g. 51 m.	7 g. 53 m.	10 g. 16m.	7 g. 53 m.	10 g. 45m.	7 g. 53 m.	11 g. 15m.	7 g. 53 m.	11 g. 49m.	7 g. 53 m.	12 g. 27m.	7 g. 53 m.	13 g. 30m.	7 g. 53 m.
IV 8/VI	Poznań — Katowice 399 km.	8 g. 19 m.	6 g. 39 m.	8 g. 41 m.	6 g. 39 m.	9 g. 04 m.	6 g. 39 m.	9 g. 30 m.	6 g. 39 m.	9 g. 59 m.	6 g. 39 m.	10 g. 30m.	6 g. 39 m.	11 g. 24m.	6 g. 39 m.
V 9/VI	Katowice M. Oko — Zakopane 373 km.	7 g. 47 m.	6 g. 13 m.	8 g. 07 m.	6 g. 13 m.	8 g. 29 m.	6 g. 13 m.	8 g. 53 m.	6 g. 13 m.	9 g. 20 m.	6 g. 13 m.	9 g. 49 m.	6 g. 13 m.	10 g. 39m.	6 g. 13 m.
VI 10/VI	Zakopane — Lwów 475, km.	9 g. 54 m.	7 g. 56 m.	10 g. 20m.	7 g. 56 m.	10 g. 49m.	7 g. 56 m.	11 g. 20m.	7 g. 56 m.	11 g. 53m.	7 g. 56 m.	12 g. 31m.	7 g. 56 m.	13 g. 36m.	7 g. 56 m.
Płaska próba szybkości 2 km. (Bydgoszcz)	1 km. bez rozbiegu	Czas max. = 0 m. 57,1 s. Śr. sz. 63 km/g.		Czas max. = 1 m. 0 s. Śr. sz. 60 km/g.		Czas max. = 1 m. 03,1 s. Śr. sz. 57 km/g.		Czas max. = 1 m. 08 s. Śr. sz. 53 km/g.		Czas max. = 1 m. 12 s. Śr. sz. 50 km/g.		Czas max. = 1 m. 16,5 s. Śr. sz. 47 km/g.		Czas max. = 1 m. 23,7 s. Śr. sz. 43 km/g.	
	1 km. z rozbiegiem	Czas max. = 0 m. 37,9 s. Śr. sz. 95 k/mg.		Czas max. = 0 m. 40 s. Śr. sz. 90 km/g.		Czas max. = 0 m. 42,4 s. Śr. sz. 85 km/g.		Czas max. = 0 m. 45 s. Śr. sz. 80 km/g.		Czas max. = 0 m. 48 s. Śr. sz. 75 k/mg.		Czas max. = 0 m. 51,4 s. Śr. sz. 70 km/g.		Czas max. = 0 m. 55,4 s. Śr. sz. 65 km/g.	
Górska próba szybkości 2 km. z rozbiegiem (Kocież)		Czas max. = 2 m. 33,2 s. Śr. sz. 47 km/g.		Czas max. = 2 m. 40 s. Śr. sz. 45 km/g.		Czas max. = 2 m. 51,4 s. Śr. sz. 42 km/g.		Czas max. = 3 m. 0 s. Śr. sz. 40 k/mg.		Czas max. = 3 m. 14,6 s. Śr. sz. 37 óm/g.		Czas max. = 3 m. 25,7 s. Śr. sz. 35 km/g.		Czas max. = 3 m. 45 s. Śr. sz. 32 km/g.	



Automobilklub Polski

Sekretarjat czynny od godz. 10 do 4 pp. — Tel. 135-86.

KOMUNIKATY.

Regulamin nagród

NA VI-ty RAID MIĘDZYNARODOWY

Automobilklubu Polski.

1. Nagroda P-na Ministra Spraw Wojskowych.

Jest to nagroda przechodnia, która po trzykrotnym zdobyciu (niekoniecznie kolejnym) przez tego samego kierowcę przejdzie na jego własność, przyczém do czasu ostatecznego zdobycia nagrody będzie ona przechowywana w Automobilklubie Polski, a nazwisko każdorazowego zdobywcy wyryte będzie na niej.

Fabryka, na której samochodzie zdobyta zostanie corocznie nagroda, otrzyma każdorazowo dyplom.

Warunki nagrody są następujące:

1) Ukończenie Raidu.

2) Największa równomierność średnich szybkości międzyetapowych t. z. najmniejsza różnica wyrażona w punktach (1 punkt = 1 klm.) pomiędzy przeciętnemi szybkościami każdego etapu, a przeciętną szybkością z całego Raidu (suma szybkości poszczególnych etapów dzielona przez ilość etapów).

3) a) Największa równomierność szybkości etapowej, obliczona na odcinkach ustalonych przez jury, wiadome tylko jury i komandorowi (kierowca nie może znać odcinków, na których badana będzie szybkość). Jury wyznaczy dwa etapy, drogą losowania, na których mierzona będzie regularność jazdy w sposób następujący:

b) Komisarze notować będą czas przejazdów w oznaczonych miejscowościach na wszystkich etapach.

c) Wzięte będą pod uwagę niektóre z tych czasów ustalone przez Jury na dwóch etapach (punkt a) i na odcinkach tych etapów obliczone będą przeciętne szybkości. Najmniejsza różnica wyrażona w punktach (1 punkt = klm.) pomiędzy szybkościami na tych odcinkach, a przeciętną szybkością na całym etapie, daje najlepszy wynik.

4) Najmniejsza ilość punktów karnych za wyjątkiem punktów karnych za kilometr lancé, tak górski, jak i płaski, które nie będą brane pod uwagę.

Ogólna klasyfikacja do tej nagrody ustalona będzie na mocy najmniejszej sumy punktów otrzymanych za klasyfikację w każdej z poszczególnych wyżej wymienionych prób, przyczem pierwsze miejsce = 1 punktowi, drugie = 2 punktom, i t. d. Przy równej ilości punktów rozstrzyga klasyfikacja w drugim punkcie.

2. I-sza Nagroda Ministerstwa Robót Publicznych

Jest to nagroda w postaci medalu złotego dla wytwórcy samochodów, którego samochód wyprodukowany na terenie Rzeczypospolitej Polskiej ukończy Raid w najlepszym stanie, przyczem będzie brany pod uwagę stan wozu przed rozpoczęciem Raidu.

3. II-ga Nagroda Ministerstwa Robót Publicznych.

Jest to nagroda przechodnia, która po trzykrotnym zdobyciu (niekoniecznie kolejnym) przez tego samego kierowcę przechodzi na jego własność, przyczem do czasu ostatecznego zdobycia jej będzie ona przechowywaną w Automobilklubie Polski, a nazwisko każdorazowego zdobywcy będzie na niej wyryte. Każdorazowy zdobywca otrzyma dyplom i fotografję tej nagrody.

a) Nagroda przyznana będzie temu z kierowców, który ukończy Raid z najmniejszą ilością punktów karnych, prowadząc osobiście samochód przez cały czas Raidu.

b) Punkty dodatnie nie będą brane pod uwagę.

4. Nagroda Automobilklubu Polski.

Nagroda Automobilklubu Polski przyznana będzie zespołowi, którego wszystkie trzy samochody ukończą Raid bez punktów ujemnych wynikających z oblicznia w myśl § 24. Przy kilku zespołach decyduje większa suma punktów dodatnich.

5. Nagroda Komisji Sportowej Automobilklubu Polski.

Negroda ta przeznaczona jest dla tego amatora, który będąc członkiem jednego z Klubów Automobilowych Uznanych lub afiljowanych, będzie prowadzić osobiście samochód przez cały czas trwania Konkursu i zdobędzie najlepsze miejsce w ogólnej klasyfikacji zawodników ubiegających się o tę nagrodę.

6. Nagroda Prezesa Automobilklubu Polski.

Jest to nagroda przechodnia dla jednego z uznanych Klubów Automobilowych lub afiljowanych, którego członek osiągnie najlepsze rezultaty w klasyfikacji ogólnej. Przechodzi na własność Klubu po trzykrotnym zdobyciu (niekoniecznie kolejnym).

7. Nagrody wynikające z Regulaminu.

I-sza.

Nagrodę tę zdobędzie samochód, który zdobędzie w ogólnej klasyfikacji I-sze miejsce. O ile zdobywca tej nagrody nie otrzyma innej, w takim razie otrzyma poza dyplomem przedmiot pamiątkowy.

II-ga.

Nagrodę tę zdobędzie samochód, który otrzyma w ogólnej klasyfikacji II-gie miejsce. O ile zdobywca tej nagrody nie otrzyma innej, w takim razie otrzyma poza dyplomem przedmiot pamiątkowy.

III-cia.

Nagrodę tę zdobędzie samochód, który otrzyma w ogólnej klasyfikacji III-cie miejsce. O ile zdobywca tej nagrody nie otrzyma innej, w takim razie poza dyplomem otrzyma przedmiot pamiątkowy.

10. Nagroda Champion.

Warunki otrzymania tej nagrody:

a) Ukończenie Raidu,

b) Najlepsza klasyfikacja według Regulaminu dla kierowcy, który cały Raid przejedzie na świecach Champion.

11. Efemol.

Warunki otrzymania nagrody:

a) Ukończenie Raidu,

b) Najlepsza klasyfikacja według Regulaminu dla kierowcy, który cały Raid przejedzie na smarze EFEMOL.

12. Nagroda Vacuum Oil C-y.

Warunki otrzymania nagrody:

a) Ukończenie Raidu,

b) Najlepsza klasyfikacja według Regulaminu, dla kierowcy, który cały Raid przejedzie na smarach Vacuum Oil C-y.

13. Nagroda czasopisma „Auto“.

Nagroda „Auta“ (antyczny puhar srebrny) przeznaczona jest dla kierowcy w Polskim Raidzie Międzynarodowym 1927 r., który ukończy Raid i w dwóch próbach szybkości płaskiej i górskiej, osiągając bezwarunkowo conajmniej czasy maksymalne, określone regulaminem, to znaczy kończąc je bez punktów karnych, wykaże najmniejszą różnicę liczoną w kilometrach na go-

dzínę, pomiędzy szybkością osiągniętą w próbie szybkości płaskiej, a szybkością w próbie szybkości górskiej. (Uwaga: za próbę szybkości płaskiej w tym wypadku uważaną będzie próba całkowita na 2 klm.).

14. Nagroda T-wa Patria.

Warunki otrzymania nagrody:

a) Ukończenie Raidu,

b) Największa równomierność szybkości jazdy, wykazana na całym szlaku Raidowym,

c) Wszelkie zatrzymywania się w drodze, bez różnicy przyczyn, będą odejmowane od czasu jazdy.

15. Nagroda Poznańsko-Warszawskiego Towarzystwa Ubezpieczeń.

Warunki otrzymania nagrody:

a) Ukończenie Raidu,

b) Uzyskanie największej przeciętnej ogólnej szybkości na wszystkich etapach, nieprzekraczając szybkości przewidzianej regulaminem.

16. Nagroda „Przeglądu Sportowego".

Warunki otrzymania nagrody:

a) Ukończenie Raidu,

b) Najlepszy wynik w próbie szybkości płaskiej na 2 klm. Wynik obliczany będzie na podstawie najwyższego procentowego odchylenia od szybkości minimalnych, przewidzianych w regulaminie dla poszczególnych kategorji.

17. Nagroda Tow. „Karpaty".

Warunki otrzymania nagrody:

a) Ukończenie Raidu,

b) Najlepsza klasyfikacja według regulaminu dla kierowcy, który cały Raid przejedzie na olejach „GALKAR".

18. Nagroda „Bosch'a".

Warunki otrzymania nagrody:

a) Ukończenie Raidu,

b) Najlepszy bezwzględny czas dnia, osiągnięty podczas prób szybkości, przewidzianych przez § 21 regulaminu raidowego, przez kierowcę, który na swoim samochodzie zastosuje świece Bosch'a.

19. Nagroda f. „Scintilla" S. A.

Warunki otrzymania nagrody:

a) Ukończenie Raidu,

b) Najlepsze wyniki osiągnięte w powyższym Raidzie na samochodzie M. S. Wojskowych.

20. Nagroda Śląskiego Klubu Automobilowego dla członka jednego z klubów automobilowych polskich:

Warunki otrzymania nagrody:

a) Ukończenie Raidu,

b) Najlepszy wynik w próbie szybkości górskiej na 2 klm. Wynik obliczany będzie na podstawie najwyższego procentowego odchylenia od szybkości minimalnych, przewidzianych w regulaminie dla poszczególnych kategorji.

PROTOKÓŁ

Posiedzenia Jury Polskiego Raidu Międzynarodowego Samochodowego w r. 1927.

Obecni: z ramienia Automobilklubu Polski PP. A. Chełmicki, Sznarbachowski, Rappe i Fuchs,—przedstawiciel M. S. Wojsk: płk. Orlik-Rückeman, Prezes Małopolskiego Klubu Automobilowego — hr. Lamezan-Salins, Janusz Regulski—Komandor Raidu, mjr. Meyer—Przewodniczący Komisji Technicznej A. P.

*

Po zbadaniu materjałów, przedstawionych przez p. Komandora Raidu, Jury postanawia:

1) Reklamacje do Jury nie zostały wniesione;

2) Ze startu w Warszawie wyruszyło 24 samochodów, wyszczególnionych w załączniku, na miejsce zakończenia Raidu we Lwowie przybyło 21 samochodów, wskutek wycofania się samochodu Nr. 1 (Mercedes), Nr. 18 (Austro-Daimler) i Nr. 15 (Hotchkiss);

3) W liczbie wyżej wskazanych 24 samochodów brała udział grupa samochodów wojskowych. Nieubiegające się o nagrody, w ilości 5 samochodów, oznaczonych Nr. raidowemi: 4, 8, 13, 15, 28;

4) przyznać nagrody:

I. P. Ministra Spraw Wojskowych: p. Rychterowi, sam. Nr. 27 Tatra;

II. I-ą nagrodę Ministerstwa Robót Publicznych: sam. Nr. 17 C. W. S.;

III. II-ą nagrodę Ministerstwa Robót Publicznych: p. Hahnowi, sam. Nr. 6 Chrysler;

IV. Automobilklubu Polski: zespołowi Chrysler'a, sam. 5, 6, 7;

V. Komisji Sportowej A. P.: p. Szwarcsztejnowi, sam. Nr. 19 Austro-Daimler;

VI. Prezesa Automilklubu Polski: Klubowi Krakowskiemu, zdobywca p. Szwarcsztejn na sam. Nr. 19 Austro-Daimler;

VII. Nagroda wynikająca z Regulamiuu I-a: dyplom p. Szwarcsztejnowi,

VIII. Nagroda wynikająca z Regulaminu II-a; p. Liefeldtowi, sam. Nr. 17 Austro-Daimler;

IX. Nagroda wynikająca z Regulaminu III-a: p. Ripperowi, sam. Nr. 12 Lancia;

X. Nagroda „Champion": p. Szwarcsztejnowi, sam. Nr. 19;

XI. Nagroda „Efemol": p. Szwarcsztejnowi, sam. Nr. 19;

XII. Nagroda „Vacuum Oil C-y": p. Ripperowi, sam. Nr. 12;

XIII. Nagroda czasopisma „Auto": p. Józefowi Grabowskiemu, sam. Nr. 20 Ansaldo;

XIV. Nagroda Tow. „Patria": p.—odracza się ze względu na nieukończenie obliczenia w ciągu dni 6;

XV. Nagroda Poznańsko-Warszawskiego Towarzystwa Ubezpieczeń: p. Ripperowi, sam. Nr. 12 Lancia;

XVI. Nagrodę Przeglądu Sportowego: p. Szwarcsztejnowi, sam. Nr. 19 Austro-Daimler;

XVII. Nagrodę Tow. „Karpaty": p. Vassele, sam. Nr. 14 Hotchkiss;

XVIII. Nagrodę „Bosch'a": p. Ripperowi, sam. Nr. 12 Lancia;

XIX. Nagrodę „Scintilla": p. płk. Dembowskiemu, sam. Nr. 8 Chrysler;

XX. Nagrodę Śląskiego Klubu Automobilowego: p. Szwarcsztejnowi, sam. Nr. 19 Austro-Daimler;

Plakiety srebrne i dyplomy przyznano: PP. Szwarcsztejnowi, Liefeldtowi, Ripperowi, Hahnowi, Bitschanowi, Swobodzie, Vassele, Gay, Rahnenfeldowi, Perczyńskiemu.

Plakiety bronzowe i dyplomy przyznano: PP. Grabowskiemu, Rychterowi, Bogdanowiczowi, Koziańskiemu, Widawskiemu, Mrajskiemu, Boguckiemu, por. Iwanickiemu, Jaworskiemu, Czarneckiemu.

Ponadto: 1) za sportową jazdę przyznano p. A. Potockiemu (sam. Nr. 18 Austro-Daimler) plakietę bronzową.

2) za zasługi przy organizacji i przeprowadzeniu Raidu: p. Komandorowi J. Regulskiemu—plakietę srebrną, a pp. Vice-Komandorom Zeydowskiemu i Krasińskiemu — żetóny.

Protokół maszyn wojskowych dołącza się z załącznikami.

(—) A. Chełmicki. (—) St. Fuchs.
(—) M. Rappe. (—) J. Regulski.
(—) Meyer. (—) Lamezan-Salins.
(—) Sznarbachowski.

REGULAMIN
POLSKIEGO RAIDU DLA PAŃ
w dn. 29 i 30 czerwca 1927 r.,
zorganizowanego przez Automobilklub Polski.

Przepisy ogólne.

§ 1. Automobilklub Polski organizuje w dn. 29 i 30 czerwca 1927 r. zawody sportowe dla samochodów, prowadzonych przez panie pod nazwą:

„POLSKI RAID DLA PAŃ 1927 R."

Raid ten jest konkursem samochodowym, dostępnym dla Pań, posiadających międzynarodową licencję sportową dla kierowcy, wydaną przez A. P.

Marszruta.

§ 2. Raid rozpoczyna się w Warszawie i podzielony jest na 2 etapy, przyczem na przejazd każdego z nich przeznaczony jest 1 dzień. Marszruta poszczególnych etapów ustalona jest w sposób następujący:

I. Etap dn. 29 czerwca 1927 r.: Warszawa—Błonie—Sochaczew—Łowicz—Kutno—Krośniewice — Kłodawa—Koło—Konin—Słupca—Września—Nekla — Kostrzyń—Poznań—około 306 klm.

II. Etap dn. 30 czerwca 1927 r.: Poznań — Kostrzyń—Gniezno — Trzemeszno — Strzelno — Inowrocław—Toruń—Kikół—Lipno—Skępe—Sierpc—Drobin — Góra—Płońsk—Zakroczym — Modlin — Nowy Dwór — Jabłonna—Warszawa—około 360 klm.

Razem około 666 klm.

A. P. rezerwuje sobie prawo przeprowadzenia pewnych zmian w wyżej wymienionej trasie.

Kierownictwo Raidu.

§ 3. Raid prowadzi Komandor, któremu do pomocy dodany jest 1 vice-Komandor. Rozporządzenia Komandora i vice-Komandora obowiązują narówni z niniejszym regulaminem.

Warunki wymagane dla samochodów.

§ 4. Do konkursu będą dopuszczane wszystkie samochody sportowe lub turystyczne, posiadające następujące wyekwipowanie:

1) Błotniki ze sztywnego materjału,

2) Dla samochodów odkrytych budę z materjału nieprzemakalnego, pokrywającą wszystkie siedzenia,

3) Instalację do oświetlenia, zgodną z obowiązującemi przepisami ruchu kołowego,

4) Odwietrznik,

5) Sygnały ostrzegawcze,

6) Lusterko,

7) Starter,

8) Tłumik.

Wyekwipowanie samochodów i obsada.

§ 5. Każde normalne miejsce w samochodzie (za wyjątkiem siedzeń dodatkowych) winno być obsadzone przez 1 osobę. W samochodach 4-o osobowych muszą być zarezerwowane dla A. P. 2 miejsca, a w 2-u i 3-osobowych — 1 miejsce.

Koła zapasowe ze zmontowanemi oponami winny się znajdować nazewnątrz miejsca, przeznaczonego dla obsady.

Zapisy.

§ 6. Zgłoszenia samochodu do konkursu należy kierować do Komisji Sportowej A. P. 6, Ossolińskich, Warszawa, na specjalnej deklaracji na każdy samochód oddzielnie. Zapisy przyjmowane będą do dnia 28.VI, godz. 12. Zapisy mogą być nadsyłane telegraficznie, jednakowoż muszą być potwierdzone deklaracją pisemną, jednocześnie wysłaną.

Komisja Sportowa może odmówić przyjęcia zapisu bez podania powodów.

Wpisowe wynosi zł. 25 od samochodu, należy je wnieść równocześnie z zapisem do Komisji Sportowej A. P. Zapisy bez opłaty wpisowego są nieważne. Wpisowe zwraca się tylko w razie nieprzyjęcia zgłoszenia lub gdyby A. P. konkursu zaniechał lub termin jego odłożył.

Przyjęcie samochodów.

§ 7. Samochody zgłoszone do konkursu winny się stawić przed Klubem A. P. w Warszawie na 2 czerwca, najpóźniej o godz. 8 rano, celem skontrolowania, czy odpowiadają warunkom konkursu.

Wszelkie uszkodzenia samochodu należy przed przyjęciem zakomunikować i dopilnować, aby zostały wciągnięte do książki drogowej.

Równocześnie należy przedstawić spis narzędzi, części zapasowych i materjałów zabranych i przeznaczonych do napraw.

Po przyjęciu samochody zostaną umieszczone w parku.

Książki drogowe.

§ 8. Każdy kontroler otrzymuje przed startem książkę drogową, wypełnioną przez kierownictwo Raidu i służącą do zapisów kontroli.

Start.

§ 9. Start rozpoczyna się z miejsca bez uprzedniego puszczenia silnika w ruch. Znak na puszczenie silnika jest równocześnie znakiem odjazdu.

Start I etapu ustanowiony będzie dn. 29 czerwca, o godz. 10 rano.

Porządek startu ustanowiony będzie przez Komandora.

Kierowczynie.

§ 10. Samochód może być w ciągu całego konkursu prowadzony tylko przez jedną panią, której na-

zwisko było podane w zgłoszeniu. Zawodnicy, jak i kierowczynie muszą się wykazać najpóźniej w czasie przyjmowania samochodu posiadaniem międzynarodowej licencji sportowej, wydanej przez A. P.

Podział samochodów na grupy.

§ 11. Samochody, biorące udział w konkursie, podzielone będą na następujące grupy:

grupa	I.	o pojemności cylindrów	do	1,1 litra
„	II.	„ „ „	„	1,5 „
„	III.	„ „ „	„	2,0 „
„	IV.	„ „ „	„	3,0 „
„	V.	„ „ „	ponad	3,0 „

Przepisane szybkości przeciętne.

§ 12. Samochody każdej grupy mają przepisane minimalne i maksymalne szybkości przeciętne, podług których są obliczone czasy jazdy.

Grupa	I.	30 klm./godz.	do	35 klm./godz.
„	II.	33 „ „	„	38 „ „
„	III.	35 „ „	„	40 „ „
„	IV.	37 „ „	„	42 „ „
„	V.	39 „ „	„	44 „ „

Maksymalne i minimalne czasy jazdy dla każdego etapu zostaną podane w książkach drogowych. Przekroczenie czasu maksymalnego lub nieosiągnięcie czasu minimalnego będzie karane 1 punktem karnym za każdą rozpoczętą minutę.

Lotne stacje kontrolne.

§ 13. Kierownictwo Raidu organizuje na każdym etapie conajmniej 1 stację kontrolną dla sprawdzania przepisanych szybkości przeciętnych.

Obowiązujące przepisy drogowe.

§ 14. Należy ściśle stosować się do obowiązujących przepisów ruchu kołowego. Za przekroczenie ich odpowiadają osobiście kierowczynie. Mijać wolno jedynie na znak chorągiewki kontrolera i wozu mijanego. Mijanie na zakrętach i skrzyżowaniach dróg lub podczas przejazdu przez miejscowości zamieszkałe jest bezwzględnie zakazane. Samochody kierownictwa Raidu należy natychmiast przepuszczać i umożliwić im mijanie nawet w miejscowościach zamieszkałych.

Próba szybkości.

§ 15. Na drugim etapie odbędzie się pod Poznaniem próba szybkości płaska na 1 klm. ze stojącego startu.

Dla próby tej ustanawia się następujące czasy maksymalne:

Grupa	*Czas maksymalny, odpowiadający średniej szybkości*
I	. . . . . 40 klm./god.
II	. . . . . 44 „ „
III	. . . . . 47 „ „
IV	. . . . . 50 „ „
V	. . . . . 54 „ „

Każda nadpoczęta sekunda ponad przepisany czas maksymalny karana będzie 1 p. k.

Osiągnięcie czasów krótszych od przepisanych czasów maksymalnych nie będzie specjalnie wynagradzane.

Punkty karne.

§ 16. a). Nieprzejechanie linji startu z zapuszczonym silnikiem w przeciągu 3 minut od chwili znaku odjazdu karane będzie 15 punktami karnemi. Każda dalsza minuta karana będzie 3 p. k.

b) Wszelka naprawa samochodu narzędziami ze sobą zabranemi i bez pomocy innych osób, jak tylko całej obsady wozu (za wyjątkiem kontrolera), karana będzie za każdą nadpoczętą minutę 1 p. k.

Czas naprawy liczy się od chwili zatrzymania wozu aż do jego ruszenia z miejsca.

Jedynie naprawy opon i dętek są dozwolone i wyłączone od punktów karnych.

c) Dolewanie wody należy traktować jak naprawy.

d) Przekroczenie czasów maksymalnych lub nieosiągnięcie czasów minimalnych dla punktów etapowych i lotnych stacyj kontrolnych karane będzie 1 p. k. za każdą nadpoczętą minutę.

Zatrzymania na przejazdach kolejowych, o ile trwają ponad 5 minut, będą neutralizowane.

e) Użycie obcej pomocy karane będzie 100 punktami karnemi.

f) Użycie narzędzi lub części zapasowych, nie zabranych ze sobą, karane będzie 50 p. k. Dozwolone jest jedynie nabywanie opon i dętek.

g) Wszelkie uszkodzenie zewnętrzne samochodu karane będzie 5 p. k.

h) Wszelkie mniejsze wykroczenia przeciw obowiązującym przepisom ruchu kołowego oraz postanowieniom § 14 karane będą każdorazowo 5 p. k.

Zaopatrywanie w materjały pędne.

§ 17. Kierownictwo Raidu organizuje w Poznaniu stację zaopatrzenia w benzynę i oliwę.

W ciągu odbywania etapu wolno zakupywać jeden raz na każdy etap lub dolewać benzynę i oliwę. Czas zużyty na te czynności nie będzie neutralizowany.

Park samochodowy w Poznaniu.

§ 18. Samochody zostaną ustawione w parku. Po ustawieniu samochodu we wskazanem miejscu obsada winna natychmiast napełnić zbiorniki benzyną, oliwą i wodą. Nie wolno w parku przeprowadzać żadnych napraw lub czyszczenia samochodu, za wyjątkiem smarowania „Tecalemitem". Wolno z parku wynosić opony i dętki wraz z kołami, na których są zmontowane celem przeprowadzenia naprawy i pompowania. Obsada wozu winna jaknajśpieszniej park opuścić.

Zapuszczanie silnika w parku przed sygnałem odjazdu jest wzbronione i karane będzie wykluczeniem z Raidu.

Park samochodowy otwarty będzie na 10 minut przed sygnałem odjazdu, celem zajęcia miejsc przez obsadę samochodu.

Wykluczenie z Raidu.

§ 19. Przez wykluczenie z Raidu karane będzie:

a) niestosowanie się do obowiązujących przepisów jazdy,

b) nieprzestrzeganie w sprawach ważnych postanowień niniejszego Regulaminu i jego dodatkowych instrukcji,

c) umyślne wprowadzenie w błąd kierownictwa Raidu (fałszywe dane i t. p.),

d) nieprzestrzeganie przepisanej marszruty (w razie zmylenia jej należy powrócić aż do punktu, od którego została zmyloną),

e) odbycie chociażby części etapu bez przepisanej obsady osób, lub w braku tychże — bez balastu,

f) dokonywanie napraw w parku po ukończeniu etapu,

g) niestosowanie się do wyraźnych rozporządzeń Kierownictwa Raidu lub niewłaściwe zachowanie się, które obniżałoby powagę Konkursu.

Klasyfikacja i nagrody.

§ 20. Każdy samochód, rozpoczynający Raid, otrzyma 5 punktów dodatnich. Klasyfikacja uskuteczniona będzie na podstawie bezwzględnej sumy punktów dodatnich i karnych. (Karne liczy się ujemnie). Przy równej ilości punktów decyduje mniejszy litraż i mniejsza waga. Samochody sklasyfikowane ilością punktów 0 lub większą, otrzymają srebrną plakietę i dyplom za ukończenie Raidu bez punktów karnych. Samochody sklasyfikowane z punktami karnemi (ujemnemi poniżej 0) otrzymają bronzową plakietę i dyplom za ukończenie Raidu.

Przewidziany jest cały szereg nagród, między innemi nagroda Komisji Sportowej A. P., nagroda Prezesa Komisii Sportowej A. P. i t. p., których spis i warunki zostaną ogłoszone później.

Protesty i zażalenia.

§ 21. Protesty należy kierować do Komisarzy Sportowych; zażalenia na decyzje Komisarzy Sportowych należy kierować do Kom. Sport. A. P., której decyzja jest definitywną i bezapelacyjną.

Protesty, odnoszące się do zdarzenia, które miało miejsce podczas odbywania etapu, należy wnieść pisemnie tego samego dnia w przeciągu 2 godzin po opuszczeniu parku.

Zażalenia, odnoszące się do kwalifikacji, należy wnieść ustnie do Kom. Sport. A. P. w przeciągu jednej godziny po ogłoszeniu wyników, potwierdzając je pisemnie najpóźniej w ciągu następujących 24 godzin.

Opłaty obowiązujące przy protestach i zażaleniach: do każdego protestu lub zażalenia należy dołączyć wadium w wysokości 50 złotych, które zostanie zwrócone, o ile protest lub zażalenie zostaną uznane za słuszne. Protesty i zażalenia, nie zaopatrzone w przepisane wadjum, nie będą wcale rozpatrywane.

W następujących wypadkach wykluczone są protesty i zażalenia:

1. z powodu braku lub fałszywych znaków drogowych, wskazujących trasę etapu;

2. z powodu zatrzymania przez pojazdy, nie biorące udziału w konkursie (samochody, wozy i t. p.);

3. z powodu zatrzymania przez organy policyjne.

Ubezpieczenie samochodów.

§ 22. Zawodniczki obowiązane są przedstawić Automobilklubowi Polski polisy asekuracyjne od odpowiedzialności cywilnej za szkody i straty jakiegokolwiek rodzaju oraz polisę od ognia dla samochodu na czas trwania Raidu.

Polisa od odpowiedzialności cywilnej powinna być sporządzona minimalnie na sumę 15.000 zł. przy wypadku pojedyńczym, 45.000 zł. przy wypadku zbiorowym i 5.000 zł. za uszkodzenie cudzej własności.

Obowiązki uczestniczek i uczestników.

§ 23. Uczestniczki i uczestnicy Konkursu zobowiązują się bezwzględnie przestrzegać rozporządzeń niniejszego regulaminu, instrukcji dodatkowych oraz rozporządzeń Kierownictwa Raidu.

Uczestnicy Konkursu biorą na siebie odpowiedzialność za wyrządzone przez nich szkody i wypadki w czasie trwania Konkursu.

Automobilklub Polski nie przyjmuje na siebie żadnej odpowiedzialności tak cywilnej jak i karnej za wypadki, spowodowane przez uczestników w czasie trwania niniejszego Konkursu.

Uczestnicy ponoszą osobiście wszystkie koszta, związane z konkursem (np. mat. pędne, kwatery, wyżywienie i t. p.).

Uzupełnienie przepisów.

§ 24. Automobilklub Polski rezerwuje sobie prawo uzupełnienia niniejszych przepisów, wydania przepisów wykonawczych, zmiany marszruty, przesunięcia daty lub całkowitego odwołania konkursu. W razie niezapisania się przynajmniej 8 samochodów, konkurs zostanie odwołany.

Do komentowania niniejszego Regulaminu i przepisów uzupełniających lub wykonawczych powołani są jedynie Komisarze Sportowi.

KOMUNIKAT.

Zmiany w Statucie Automobilklubu Polski, uchwalone przez Ogólne Zebranie Członków z dnia 26-go stycznia 1927 r. zostały zatwierdzone przez Pana Komisarza Rządu na m. st. Warszawę na zasadzie postanowienia z dnia 31 maja 1927 r. za Nr. BP. 7183.

Jedną z główniejszych zmian w Statucie jest wprowadzenie kategorji Członków t. zw. korespondentów, mające na celu udostępnienie szerokim sferom automobilistów należenia do Klubu za stosunkowo niską opłatą członkowską, przy szybkiem bez żadnych specjalnych trudności przyjmowaniu.

Odnośny paragraf Statutu o członkach korespondentach opiewa jak następuje:

„Członkami korespondentami mogą być jednostki fizyczne, jak również i prawne (firmy, instytucje, spółki akcyjne i t. p.), mające swą siedzibę w kraju. Jednostki fizyczne opłacają wpisowe w kwocie Zł. 50 (pięćdziesiąt) i składkę roczną Zł. 50 (pięćdziesiąt), jednostki prawne — wpisowe Zł. 100 (sto) i składkę roczną Zł. 100 (sto).

Kandydaci na Członków korespondentów nie potrzebują członków wprowadzających, powołując się na żądanie Sekretarjatu Klubu, na referencje i przyjmowani są przez Komitet zwykłą większością głosów.

Członkowie korespondenci korzystają ze wszystkich świadczeń Sekretarjatu Klubu narówni z członkami zwyczajnymi, jednakowoż bez prawa korzystania z lokalu towarzyskiego Klubu i brania udziału w Ogólnych Zebraniach."

Członkowie korespondenci narówni z Członkami zwyczajnymi otrzymują czasopismo „Auto" gratis.

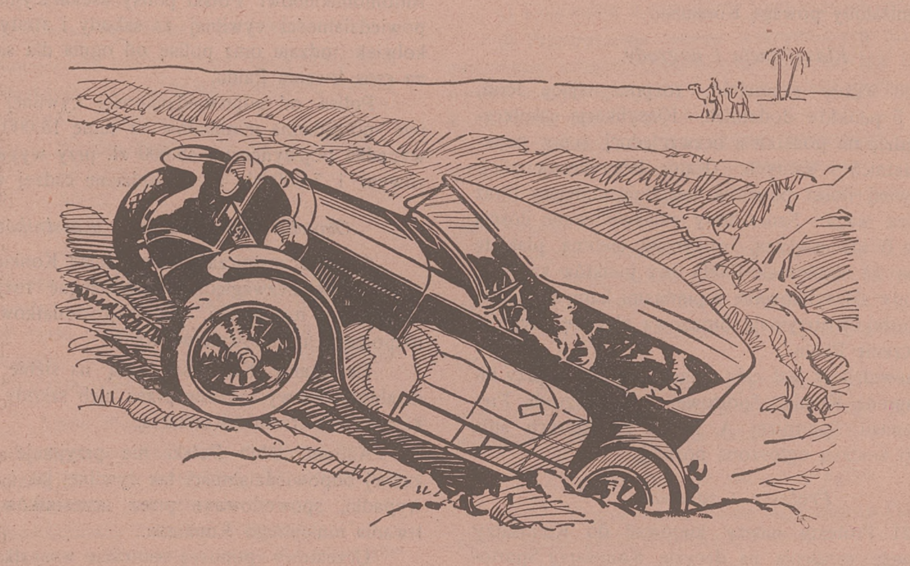
* * *

Automobilklub Polski wydbje Członkom swym tryptyki na następujące kraje:

Anglja, Austrja, Belgja; Bułgarja, Czechosłowacja, Danja, Egipt, Estonja, Finlandja, Francja, Hiszpanja, Holandja, Jugosławja, Łotwa, Niemcy, Norwegja, Rumunja, Szwajcarja, Szwecja, Węgry, Włochy.

Pozatem dla większych podróży samochodem wydawane są Członkom Automobilklubu Polski Książeczki z przepustkami granicznemi (Carnets de Passages en Douanes), ważne na następujące kraje:

Niemcy, Austrja, Belgja, Danja, Egipt, Hiszpanja, Finlandja, Francja, Anglja, Holandja, Włochy, Norwegja, Rumunja, Szwecja, Szwajcarja, Czechosłowacja.





Małopolski Klub Automobilowy

Lwów, 9, Hotel Krakowski, telefon 3-73, 34-29, 48-48.

Godziny biurowe od godziny 17-ej do 19-ej.

KOMUNIKATY.

Wyścigi M. A. K. w dniu 12 czerwca b. r. we Lwowie.

W niedzielnych wyścigach 20-kilometrowych, przy starcie z miejsca, wozy biorące udział posiadały następujące pojemności cylindrów, oraz uzyskały następujące chyżości, podane w kilometrach na godzinę:

Kierowca p. J. Regulski: samochód Bugatti, pojemność 1,495 litr., czas 12′22,5, szybkość 96,411.

Kierowca p. Frühling: samochód Steyr, pojemność 1,5 litr., czas 13′52,5, szybk. 86,486.

Kier. p. Faliszewski: sam. Metalurgique, pojemność 1,97 litr., czas 15′14,8, szybk. 78,705.

Kier. p. Hulimka: sam. Bignan, pojemność 1,99, czas 18′48,8, szybk. 63,787 (miał pęknięcie dwóch wentyli w cylindrach na 10 klm. przed metą).

Kier. p. Ripper: sam. Lancia, pojemn. 2,37 litr., czas 11′39,9, szybk. 102,871.

Kier. p. A. Potocki: sam. Austro Daimler, pojemność 2,994 litr., czas 11′9,4, szybk. 107,559.

Kier. p. H. Liefeldt: sam. Austro Daimler wyścigowy, pojemn. 2,994 litr., czas 9′11,6, szybk. 130,529.

Kier. p. W. Kellerman: sam. Voisin (landolet), pojemn. 3,60 litr., czas 12′22,5, szybk. 96,969.

Kier. p. Dąbczański: sam. Benz, pojemn. 3,93 litr., czas 14′7, szybk. 85,005.

Kier. p. Zangl: sam. Steyr, pojemn. 4,50 litr. — nie dojechał do mety z powodu wypadku, który cudem nie skończył się katastrofą. Mianowicie na 8 klm. przed metą, wskutek pęknięcia opony na przedniem prawem kole, na szosie zupełnie prostej, a nie łuku nawet, uderzył samochód, jadący w tem miejscu z szybkością 140 klm., w słup przydrożny. Inż. Zangl i mechanik zostali wyrzuceni z wozu, a samochód, wywróciwszy dwa kozły, legł za rowem w zbożu. Na szczęście, inż. Zangl wyszedł bez żadnych poważniejszych uszkodzeń, tylko mechanik ma pękniętą czaszkę, ale życiu jego nie grozi niebezpieczeństwo. Pasażerów na wozie nie było, tylko balast z piasku zamiast osób. Inż. Zangl był najgroźniejszym konkurentem inż. Liefeldta i, jak nieoficjalnie podczas trainingu w sobotę zmierzono, osiągnął na 20 kilometrach średnią szybkość ponad 140 klm./godz.

W wyścigu 5-kilometrowym z dwoma kilometrami rozpędu osiągnięto następujące wyniki:

inż. Liefeldt na Austro Daimlerze wyścigowym: czas 1′55, szybkość 156′522 klm./god. (pobity zeszłoroczny rekord);

hr. A. Potocki na Austro Daimlerze limuzynie sportowej: czas 2′18,9, szybk. 129′589 klm./godz.;

p. Regulski na Bugatti (1,5 litr.): czas 2′43′2, szybkość 110.294 klm./godz.;

p. J. Ripper na Lanci (1,5 litr.): czas 2′45, szybkość 109.091 klm./godz.;

p. Frühling na Steyrze (1,5 litr.): czas 3′17, szybkość 91.371 klm./godz.

Dla porządku musimy sprostować, że p. inż. Rubczyński, jadący na samochodzie Lancia, nie brał udziału w wyścigach, tylko jako komandor wyścigów jechał od startu do mety dla przekonania się, czy trasa jest wolna i dla wydania ostatnich zarządzeń. Przez przeoczenie, że jest to wóz komandorski, zmierzono czas jazdy i podano do wiadomości tak, jak gdyby brał udział w konkurencji.

Rozdanie nagród odbyło się wieczorem podczas wspólnej kolacji w Hotelu Krakowskim, przyczem Prezes M. K. A. hr. Lamezan-Salins w ciepłych słowach podziękował uczestnikom wyścigu za ofiarną dla sportu jazdę. Gościom i delegatom klubów afiljowanych za współudział, oraz osobne poświęcił słowa inż. Zanglowi (który nie mógł być obecnym na uroczystości z powodu potłuczenia się przy wypadku) z życzeniami, by wypadek ten nie pociągnął za sobą żadnych następstw w zdrowiu tego znakomitego sportsmena-automobilisty.

Po odczytaniu protokołu z wyścigów przez Prezesa Komisji sportowej i komandora wyścigów inż. Rubczyńskiego, wręczono nagrody następujące:

Wędrowną nagrodę Miasta Lwowa (starożytny puchar z roku 1713) za najlepszy czas w wyścigu 20-kilometrowym — dla członka któregokolwiek klubu afiljowanego, uzyskany w wyścigach, organizowanych przez M. K. A. na terenie Małopolski, która pozostaje własnością tego zwycięzcy, który ją trzy razy z rzędu lub 5 razy wogóle zdobędzie — Panu Henrykowi Liefeldtowi.

Wobec tego Pan Liefeldt jest definitywnym zdobywcą tej nagrody (w roku 1925, 1926, 1927).

Wędrowną nagrodę Komisji Sportowej M. K. A. dla fabryki wozu turystycznego, która trzy razy z rzędu, lub 5 razy wogóle uzyska najlepszy czas w wyścigu — fabryce Austro-Daimler na ręce p. hr. A. Potockiego.

Nagrodę Krakowskiego Klubu Automobilowego dla członka któregokolwiek klubu afiljowanego z wyjątkiem klubu krakowskiego (jako ofiarodawcy) za najlepszą sportową jazdę — panu Januszowi Regulskiemu.

Nagrodę M. K. A. dla zwycięzcy w kategorji wozów sportowych o litrażu 2,5 do 3,0 — panu hr. A. Potockiemu.

Nagrodę M. K. A. dla zwycięzcy w kategorji wozów seryjnych o litrażu od 2,0 do 2,5 — panu J. Ripperowi.

Nagrodę Prezesa M. K. A. dla zwycięzcy w kategorji wozów sportowych o litrażu ponad 3,0 — p. Dąbczańskiemu.

Nagrodę Śląskiego Klubu Automobilowego dla zwycięzcy w kategorji wozów seryjnych turystycznych o litrażu ponad 3,0 — p. W. Kellermanowi.

Nagrodę Komisji Sportowej M. K. A. dla zwycięzcy w kategorji wozów sportowych o litrażu od 1,5 do 2,0 — p. Fr. Hulimce.

Nagrodę Wydziału M. K. A. dla zwycięzcy w kategorji wozów seryjnych o litrażu od 1,100 do 1,5 — p. Frühlingowi.

Nagrodę firmy „Premier" dla zwycięzcy w kat. 1,100 do 1,5 — p. Januszowi Regulskiemu.

Nagrodę firmy „Premier" dla zwycięzcy w kat. 1,5 do 2,0 — p. Dr. Faliszewskiemu.

Nagrodę firmy „Galicja" za najlepszy czas przy użyciu oleju Galtol — p. J. Ripperowi.

Nagrodę firmy „Vacuum Oil Co." za najlepszy czas przy użyciu oleju Gargoyle — p. H. Liefeldtowi.

Nagrodę firmy „Premier" — p. A. Potockiemu.

Puchar Miasta Lwowa za zwycięstwo w wyścigu 5-kilometr.-lance — p. H. Liefeldtowi.

Prócz tego wszystkie wozy, biorące udział w wyścigach, otrzymają plakiety pamiątkowe.



Automobilklub Polski

Sekretarjat czynny od godz. 10 do 4 pp. — Tel. 135-86.

Polski Międzynarodowy Raid Samochodowy

w dniach 5—10 czerwca 1927 r.

Szybkość przeciętna na etapach.

№ samoch.	I	II	III	IV	V	VI	Suma	Przeciętna	Ilość punktów
1		w y c o f a n y							
2	59	54	52	50	45	49	309	51,5	20
5	59	57	51	53	44	49	813	52	25
6	53	53	51	53	44	53	307	51	15
7	50	53	52	53	47	49	304	51	12
12	60	60	59	59	57	50	345	57,5	14
14	56	51	54	55	53	55	324	54	8
16	49	50	48	44	43	51	285	47,5	16
17	47	46	47	49	43	45	277	46	9
18	48	47	47	44		W y c o f a n y			
19	47	46	47	50	44	47	281	47	7
20	56	53	50	44	46	53	302	50	22
21	60	52	21	48	47	54	282	47	52
22	51	51	49	49	49	51	300	50	6
23	50	51	49	49	47	50	292	49	5
24	50	52	49	53	45	51	300	50	12
25	56	46	45	45	43	45	280	48	24
26	50	43	43	44	41	47	264	45	16
27	40	40	40	40	40	40	240	40	0

Wykaz na próbach szybkości płaskiej i górskiej.

№ raid.	MARKA	Kat.	bez rozbiegu próba płaska. czas max.	osiągn.	I. szybk. km.	z rozbiegiem próba płaska czas max.	osiągn.	II. szybk. km.	Ogólnie czas max.	osiągn.	płaska szybk. km.	Próba górska czas max.	osiągn.	szybk.	Wyniki w punktach I.	II.	III.	Razem	Punkty z etapów	Suma punkt.	Klasyfikacja
1.	Mercedes . .	B	1 m 0s	0.40 s	90,0	0 m 40	0.29,2	123,3	1 m 40s		—	2 m 40s		—	+ 15	+ 16,5	—	—	—	—	—
2.	Dodge . . .	C	1 m 03,1	0.61,6	58,44	0 m 42,4	0.45,6	78,95	1 m 45,5		—	2 m 51,4		36,44	+ 0,5	— 12,2	— 11,2	— 22,9	—	— 22,9	15
4.	Dodge	C	1 m 03,1	0.82,4	43,69	0 m 42,4	0.65,2	55,21	1 m 45,5		—	2 m 51,4		33,00	— 26,8	— 59,6	— 18	— 104,4	—	— 104,4	—
5.	Chrysler. . .	C	1 m 03,1	0.53	67,92	0.42,4	0.37	97,3	1 m 45,5		82,61	2 m 51,4		42,86	+ 5	+ 6	+ 0,0	+ 11	—	+ 11	5
6.	Chrysler. . .	C	1 m 03,1	0.55,8	64,51	0.42,4	0.35,2	102,27	1 m 45,5		83,39	2 m 51,4		42,70	+ 3,5	+ 8,5	+ 0,0	+ 12	—	+ 12	4
7.	Chrysler. . .	C	1 m 03,1	0.55	64,7	0.42,4	0.36,8	97,82	1 m 45,5		81,26	2 m 51,4		43,64	+ 3,5	+ 6	+ $^1/_2$	+ 10	—	+ 10	6
8.	Chrysler. . .	C	1 m 03,1	0.51,4	70,03	0.42,4	0.36	100.—	1 m 45,5		—	2 m 51,4		42,55	+ 6,5	+ 7,5	+ 0,0	+ 14	—	+ 14	—
12.	Lancia . . .	D	1 m 08,5	0.51,2	70,31	0 m 45	0.35,4	101,7	1 m 53		86,00	3 m 0		48,52	+ 8,5	+ 10,5	+ 4	+ 23	— 10	+ 13	3
13.	Hotchkiss . .	D	1 m 08	0.65,2	55,21	0.45	0.41,6	86,54	1 m 53		—	3 m 0		20,48	+ 1	+ 3	— 39	— 35	—	— 35	—
14.	Hotchkiss. .	D	1 m 08	0.56,6	63,60	0.45	0.39,8	90,45	1 m 53		—	3 m 0		39,47	+ 5	+ 5	— 1,2	+ 8,8	—	+ 8,8	7
15.	Ford	D	1 m 08	0.71,6	50,28	0.45	0.56	64,29	1 m 53		—	3 m 0		13,84	— 5,6	— 31,6	— 53	— 90,2	—	— 90,2	—
16.	C. W. S. . .	D	1 m 08	0.73	49,31	0.45	0.49,8	72,29	1 m 53		—	3 m 0		23,29	— 7,4	— 15,6	— 33,4	— 56,4	—	— 56,4	16
17.	Austro-Daim.	D	1 m 08	0.44,8	80,34	0.45	0.29,8	120,8	1 m 53		100,57	3 m 0		49,18	+ 13,5	+ 20	+ 4,5	+ 38	—	+ 38	2
18.	Austro-Daim.	D	1 m 08	0.45	80.—	0.45	0.30,8	118,42	1 m 53		—	3 m 0		—	+ 13,5	+ 19	—	—	—	—	—
19.	Austro-Daim.	D	1 m 08	0.43,6	82,57	0.45	0.29,6	121,62	1 m 53		102,09	3 m 0		52,02	+ 14,5	+ 20,5	+ 6	+ 41	—	+ 41	1
20.	Ansaldo . . .	E	1 m 12	0.59,8	60,20	0.48	0.44	81,82	2 m		71,01	3 m 14,6		37,97	+ 5	+ 3	+ 0,0	+ 8	— 10	— 2	11
21.	Steyr	E	1 m 12	0.69,2	52,02	0.48	0.49,6	72,59	2 m		—	3 m 14,6		30,46	+ 1	— 5	— 13,2	— 17,2	—779	— 796,2	17
22.	Fiat	F	1 m 16,5	0.63,8	56,42	0.51,4	0.45,2	79,65	2 m 07,9		—	3 m 25,7		32,26	+ 4,5	+ 4,5	— 5,6	+ 3,4	—	+ 3,4	9
23.	Fiat	F	1 m 16,5	0.63,6	56,60	0.51,4	0.47	76,60	2 m 07,9		—	3 m 25,7		32,06	+ 4,5	+ 3	— 6	+ 1,5	—	+ 1,5	10
24.	Fiat	F	1 m 16,5	0.62,4	57,66	0.51,4	0.45,8	78,60	2 m 07,9		—	3 m 25,7		34,16	+ 5	+ 4	— 1,8	+ 7,2	—	+ 7,2	8
25.	Tatra	G	1 m 23,7	0.74,5	48,52	0.55,4	0.55,4	64,98	2 m 29,1		—	3 m 45		22,02	+ 2,5	+ 0	— 20	— 17,5	—	— 17,5	13
26.	Tatra	G	1 m 23,7	0.78,4	45,92	0.55,4	0.57	63,16	2 m 29,1		—	3 m 45		23,56	+ 1	— 3,8	— 17,0	— 19,8	—	— 19,8	14
27.	Tatra	G	1 m 23,7	0.71	50,70	0.55,4	0.54,6	65,94	2 m 29,1		—	3 m 45		21,99	+ 3,5	+ 0	— 20	— 16,5	—	— 16,5	12
28.	Tatra	G	1 m 23,7	0.71	50,70	0.55,4	0.56	64,29	2 m 29,1		—	3 m 45		18,79	+ 3,5	— 1,6	— 26,4	— 24,5	—	— 24,5	—



Automobilklub Wielkopolski

Poznań, Kantaka 1.

Godziny urzędowania 9 — 18.



Małopolski Klub Automobilowy

Lwów, 9, Hotel Krakowski, telefon 3-73, 34-29, 48-48.

Godziny biurowe od godziny 17-ej do 19-ej.



Śląski Klub Automobilowy

Katowice, Poprzeczna 6, telefon 22-39.



Krakowski Klub Automobilowy

Kraków, ul. św. Anny 9, telefon 124.

Godziny Sekretarjatu: 10—2 i od 5—7.

Wobec późnego otrzymania Regulaminu I-go Raidu górskiego, organizowanego w dniach 16 i 17 lipca b. r. przez Krakowski Klub Automobilowy, takowego w „Aucie" nie zamieszczamy.

Łódzki Klub Automobilowy

Łódź, ul. Piotrkowska 72.

URZĘDOWE

Kierownictwo Przebudowy Dróg Państwowych pod Warszawą ogłasza: W związku z robotami układania drobnej kostki na 12, 13, 14 i 15 km. traktu Krakowskiego i budową mostów na tymże trakcie w Raszynie, oraz przebudową jezdni na kostkę na 9 i 10 km. traktu Poznańskiego zachodzi konieczność w miejscach robót ograniczenia ruchu.

Szybkość jazdy w miejscach robót nie powinna przekraczać 10 km./godz.

Roboty na tych traktach potrwają do jesieni r. b.

Wydział Powiatowy w Łowiczu zawiadamia: 1) że na drodze gruntowej powiatowej Kompina — Bednary do 1.X.27 r. jest zamknięty ruch kołowy zupełnie z powodu budowy tej drogi i 2-ch mostów; 2) że do dnia 15.IX.27 r. na 9 klm. od Łowicza drogi wojew. Łowicz — Piątek z powodu przebudowy mostku jezdnia jest zwężona na połowę.

Państwowy Zarząd Drogowy w Dubnie podaje do wiadomości, że wobec kapitalnego remontu drogi bitej państwowej Łuck—Dubno od km. 11 do km. 23, ruch samochodowy odbywać się będzie do zimy r. b. na dług. 1—1½ km., między wymienionymi punktami, po drodze objazdowej gruntowej.

Powiatowy Zarząd Drogowy w Lipnie zawiadamia, że na szosie Wojewódzkiej Lipno—Lubicz na 9 klm. w pobliżu osady Kikół rozpoczęta naprawa mostu; zachodzi przeszkoda przez zagrodzenie połowy mostu. Na km. 3 prowadzi się pogrubienie szosy; przerwa w ruchu z objazdem po burcie na odcinku do 200 m.

Powiatowy Zarząd Drogowy w Przasnyszu komunikuje, iż na odcinku klm. 31—32 szosy państwowej № 1/8 Szelków—Maków—Przasnysz dokonuje się kapitalny remont nawierzchni szosy (pogrubienie jezdni walcem parowym). Przerwy komunikacji niema; objazd po zboczu szosy dla samochodów ciężarowych utrudniony. Remont szosy potrwa do 23-go lipca.

Powiatowy Zarząd Drogowy w Ciechanowie ogłasza, że z powodu trwającego obecnie pogrubiania 41 kilometra drogi państwowej Ciechanów—Przasnysz ruch kołowy na jezdni jest wstrzymany codziennie na długłości 200 m. i jazda odbywa się po jednej z burt. Przerwa w komunikacji, wobec pozostałych jeszcze do pogrubienia 2,6 kilom. trwać będzie w przybliżeniu $1^1/_2$ (półtora) miesiąca.

Państwowy Zarząd Drogowy w Nowym Sączu ogłasza: Odnośnie do rozp. M. R. P. z 15/VI. 1927 L. XI-1372, intymowanego reskr. O. D. R. P. w Krakowie z 24/VI. 1927 L. IV-1890 powiadamiam, że tut. Zarząd przystępuje z dniem 5 lipca b. r. do przebudowy kanału betonowego na gościńcu państw. Grybów—Skomielna—Biała w km. 60 na terytorjum gminy Dobra koło Limanowej i że przebudowa ta będzie trwała około 6 tygodni.

Ponieważ przebudowa kanału będzie się odbywać częściowo, t. j. na połowie drogi jezdnia będzie zamkniętą, a tem samem ruch ograniczony (utrudniony).

Powiatowy Zarząd Drogowy w Rawie Mazowieckiej ogłasza: że z powodu przebudowy kilku przepustów na drodze państwowej Nr. 14 trakt częstochowski na odcinku Rawa—Tomaszów, a mianowicie na klm. 73 przed Czerniewicami i na klm. 86 przed Lubochnią powstały chwilowe utrudnienia w komunikacji. Ruch odbywa się w pierwszym wypadku po jednej połowie szerokości przepustu, w drugim został urządzony objazd długości 30 mtr. Utrudnienia powyższe trwać będą 1 miesiąc.

Ankieta samochodowa.

Właściciele samochodów, którzy dotąd nie wypełnili ankiety samochodowej, rozesłanej przez Sekcję Samochodową K. M. St. Politechniki Warszawskiej, zechcą we własnym interesie jaknajprędzej to uczynić. Składać można w Oddziale Ruchu Kołowego Kom. Rządu Daniłowiczowska 10, w redakcji „Auta“ Ossolińskich 6, w Administracji „Przeglądu Samochodowego i Motocyklowego“ Przejazd 10, w Politechnice Polna 3, oraz na Kursach Kierowców Samochodowych A. Tuszyński i J. Erlich inż. Złota 25 m. 3, lub nadsyłać pocztą. Termin nadsyłania odpowiedzi upływa z dn. 1 października r. b.

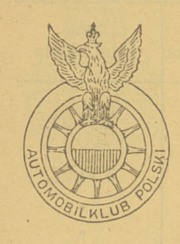
Statystyka zarejestrowanych w m. Warszawie samochodów

w m. maju

Ford	40	Lincoln	1
Fiat	9	Renault	4
Chevrolet	6	OM	1
Pontiac	1	Studebaker	1
Dodge	1	Peugeot	7
Minerva	1	Chrysler	6
Renault	2	Ansaldo	1
Mathis	2	Dodge	2
Crossley	1	Tatra	4
Citroën	14		

w m. czerwcu

Ford	39	Austro-Daimler	3
Citroën	5	Dodge	1
Fiat	7	Delage	1
De Dion Bouton	1	Peugeot	2
Tatra	3	Lancia	1
Buick	2	Chrysler	4
OM.	1	Panhard et Lev.	1
Renault	8	Jewett	1
Chevrolet	3	Steyr	1
Talbot	1	Berliet	1



Automobilklub Polski

Sekretarjat czynny od godz. 10 do 4 pp. — Tel. 135-86.

KOMUNIKATY.

Na posiedzeniu komisji balotującej w dn. 25 maja r. b. przyjęci zostali następujący nowi członkowie: 1) Stanisław Bogdanowicz, 2) Tadeusz Regulski, 3) Konstanty Biskupski, 4) Eugenjusz Barcikowski, 5) Jan Wolski, 6) Karol Baxant, 7) Stanisław Starczewski, 8) Tadeusz Ciągliński, 9) Roman Szomański, 10) Henryk hr. Potulicki.

Na posiedzeniu komisji balotującej w dn. 13 lipca r. b. przyjęci zostali następujący nowi członkowie: 1) Władysław Dangel, 2) Stanisław baron Chłapowski, 3) Bruno Jahnz, 4) inż. Hugo Spacek, 5) Stanisław Załęski, 6) Eustachy hr. Chrapowicki, 7) Michał Romanowicz, 8) dr. Władysław Starkiewicz, 9) Henryk Patschke.

Spis licencji sportowych, wydanych przez Automobilklub Polski od 27.IV. — 1.VII.1927.

Data wpłynięcia	Skąd	Nazwisko petenta	№ dla kierowcy	№ dla zawodnika	Data załatwienia
27.IV.27.	A. P.	Janusz Regulski — Warszawa	1	1	29.IV.27.
"	"	Henryk Liefeldt — Warszawa	2	2	"
"	"	Bernard Skórzewski — Zbąszyń	3	3	"
"	"	Roger Morsztyn — Warszawa	4	4	"
"	"	Jerzy Widawski — Warszawa	5		"
"	"	Aleks. Seńkowski — Warszawa	6	5	"
9.V.27.	Krak. Kl. Aut.	St. Szwarcsztajn—Klucze p. Olkusz	9	7	10.V.27.
10.V.27.		Nadzieja Marchlewska—Warszawa	7		11.V.27.
"		„Polski Fiat" — Warszawa		6	"
"		Zygm. Rahnenfeld — Warszawa	8		"
"	Śląski Kl. Aut.	Jan Bukowski — Katowice	10		"
"	"	Godfryd Zangl — Bielsko	11	8	"
12.V.27.	A. P.	Witold Rychter — Warszawa	22	9	11.V.27.
13.V.27.	"	Bohdan Werner — Warszawa	23	10	14.V.27.
18.V.27.	Śląski Kl. Aut.	Salo Żmigrod — Będzin	24	11	19.V.27.
"	"	Achille Moreau — Katowice	25	23	"
"	"	Robert Vetterli — Katowice	29	22	"
"	"	Stanisł. Szydelski — Katowice		24	"
20.V.27.	A. P.	Zygm. Wachowski — Warszawa	26		7.V.27.
23.V.27.	Automobilkl. Wielk.	Tadeusz Bogdanowicz — Poznań	27	25	24.V.27.
24.V.27.	A. P.	Inż. Wład. Mrajski — Warszawa	28		27.V.27.
"	"	Kazim. Meyer — Warszawa		26	"
30.V.27.	"	Inż. S. Rotmil — Warszawa	30	27	30.V.27.
25.V.27.	Śląski Kl. Aut.	Inż. Wolfgang Josephy — Bielsk	33	28	"
"	"	Inż. Eryk J. Piszczyk—Katowice		29	"
"	"	Wiktor Florkowski — Katowice	34	30	"
"	"	Józef Bady — Giszowice	31		"
"	"	Stan. Szydelski — Katowice	32		"
"	"	F. A. Wysocki — Katowice		31	"
"	"	Rudolf Górecki — Katowice		32	"
2.VI.27.	A. P.	Tadeusz Koziański — Warszawa	39	37	2.VI.27.
"	Krak. Kl. A.	Ripper Jan — Kraków	37		"
"	"	Ripper Wilhelm — Kraków		33	"
"	"	Wiktor Wawreczko — Kraków		34	"
"	"	Antoni hr. Starzeński — Płaza, p. Chrzanów		35	"

Data wpłynięcia	Skąd	Nazwisko petenta	№ dla kierowcy	№ dla zawodnika	Data załatwienia
2.VI.27.	Krak. Kl. A.	Dr. Br. Frühling — Kraków	38	36	2.VI.27.
„	A. P.	Inż. Wład. Bogucki — Warszawa	36	19	„
„	„	Syndykat Handlowy—Warszawa		18	3.VI.27.
„	„	Józef Grabowski — Warszawa	35		„
„	„	Wład. Perczyński — Warszawa	19		„
„	„	Tadeusz Heryng — Warszawa	18		„
3.VI.27.	„	Adam hr. Potocki — Zator		39	4.VI.27.
„	„	Czesław Marciniak — Warszawa	40		„
„	„	Jan Henig — Warszawa	41		„
„	„	Jan Łyczba — Warszawa	42		„
„	„	Umberto Brombin — Warszawa	43		„
„	„	Luigi Marin — Warszawa	44		„
„	„	Antoni Ostrożny — Kraków	45		„
„	„	Ant. Sedlaczek—Wiener Neustadt	46		„
„	„	Euzebjusz Dzierliński—Warszawa	47		„
„	„	Józef Piątkowski — Warszawa	48		„
„	„	Karol Swoboda — Warszawa	49		„
„	„	Paweł Bitschan — Warszawa	50		„
„	„	Stanisł. Hahn — Warszawa	51		„
„	„	Lubczyński — Warszawa	53		„
„	„	Kaczyński — Warszawa	52		„
„	„	Bol. Ślusarczyk — Warszawa	56		„
21.VI.27.	„	Alicja Gebethnerowa—Warszawa	59	38	23.VI.27. Zwrot
1.VI.27.	„	Józef Lewoń — Warszawa	54		3.VI.27.
3.VI.27.	„	Aleks. Gierka — Warszawa	55		4.VI.27.
22.VI.27.	Wielkopol. Kl. A.	Piotr Czarnecki — Poznań	57		23.VI.27.
„	„	Zenon Płoszajski — Poznań	58	40	„
23.VI.27.	A. P.	Marja de Lavaux — Warszawa	60		24.VI.27. Zwrot
„	„	Tow. „Esper" — Warszawa		41	„ „

Do Łódzkiego Kl. Aut. w maju b. r. wysłano: dla zawodnika №№ 12, 13, 14, 16, 17, 20, 21; „ kierowcy „ 12, 13, 14, 16, 17, 20, 21

Prócz powyższego, w myśl porozumienia Klubów afiljowanych z Prezesem Komisji Sportowej Automobilklubu Polski, p. Regulskim, wysłano dn. 23.VI.27. do tychże Klubów po 5 licencji dla zawodnika i po 5 — dla kierowcy, in blanco, z tym, że wydawane będą tylko w razie nagłej potrzeby.

1) Automobilklub Wielkopolski — Poznań: dla kierowcy: №№ 65, 66, 67, 68, 69; „ zawodnika: „ 48, 58, 59, 60, 61

2) Krakowski Klub Automobil. — Kraków: dla kierowcy: №№ 70, 71, 72, 73, 74; „ zawodnika: „ 63, 64, 65, 66, 67

3) Śląski Klub Automobilowy — Katowice: dla kierowcy: №№ 75, 76, 77, 78, 79; „ zawodnika: „ 68, 69, 70, 71, 72

4) Małopolski Klub Automobil. — Lwów: dla kierowcy: №№ 85, 86, 87, 88, 89; „ zawodnika: „ 78, 79, 80, 81, 82

5) Łódzki Klub Automobilowy — Łódź: dla kierowcy: №№ 90, 91, 92, 93, 94; „ zawodnika: „ 83, 84, 85, 86, 87



Krakowski Klub Automobilowy

Kraków, ul. św. Anny 9, telefon 124.

Godziny Sekretarjatu: 10—2 i od 5—7.

REGULAMIN
„WYŚCIGU TATRZAŃSKIEGO"
w dniu 14 sierpnia 1927 roku.

§ 1.

Krakowski Klub Automobilowy urządza w dniu 14 sierpnia 1927 r. wyścigi samochodowe i motocyklowe pod nazwą „Wyścigu Tatrzańskiego", które odbywają się wedle niniejszego regulaminu, który to regulamin jest zgodnym z obowiązującym regulaminem ogólnym Komisji Sportowej A. P.

§ 2.

Tor wyścigowy tworzy część szosy Zakopane — Morskie Oko:

Start przy klm. 21.
Meta przy klm. $28^{1}/_{2}$.
Długość toru wynosi klm. $7^{1}/_{2}$.
Przeciętne wzniesienie 4·2%.

§ 3.

Do wyścigów dopuszcza się samochody turystyczne i wyścigowe oiaz motocykle.

§ 4.

Ustanawia się następujące kategorje:

Klasa A. Motocykle.

Kategorja I	do	175	cm.	pojemn.	cylindrów.
„ II	„	250	„	„	„
„ III	„	350	„	„	„
„ IV	„	500	„	„	„
„ V	„	750	„	„	„
„ VI	„	1.000	„	„	„
„ VII	ponad	1.000	„	„	„

Klasa B. Motocykle z wózkami.

Kategorja I	do	350	cm.	pojemn.	cylindrów.
„ II	„	600	„	„	„
„ III	„	1.000	„	„	„
„ IV	ponad	1.000	„	„	„

Motocykle z wózkami muszą być obciążone dwoma osobami, przyczem o ile każda z nich nie waży 60 klg. brakująca waga musi być dopełniona balastem. O odpowiedni balast musi postarać się kierowca motocykla.

Klasa C. Samochody turystyczne.

Kategorja I ponad 8.000 cm. pojemn. cyl., maks. czas jazdy 11 min.

Kategorja II od 5.000 cm. do 8.000 pojemn. cyl., maks. czas jazdy 12 min.

Kategorja III od 3.000 cm. do 5.000 pojemn. cyl. maks. czas jazdy 13 min.

Kategorja IV od 2.000 cm. do 3.000 pojemn. cyl., maks. czas jazdy 14 min. 30 sek.

Kategorja V od 1.500 cm. do 2.000 pojemn. cyl., maks. czas jazdy 15 min. 30 sek.

Kategorja VI od 1.100 cm. do 1.500 pojemn. cyl., maks. czas jazdy 16 min. 30 sek.

Kategorja VII od 750 cm. do 1.100 pojemn. cyl., maks. czas jazdy 17 min. 30 sek.

Kategorja VIII od 500 cm. do 750 pojemn. cyl., maks. czas jazdy 19 min.

Samochody turystyczne muszą być normalnego typu katalogowego, oraz posiadać muszą, oprócz ustawowo przepisanego wyekwipowania, sztywne błotniki minim. 20 cm. szerok. i osłaniające conajmniej $^{1}/_{3}$ część obwodu koła. Stopnie sztywne silnie umocowane, budę z materjału nieprzemakalnego mogącą przykryć wszystkie siedzenia. Siedzenia i oparcia miękko wyściełane minimum 45 cm. szerok. na osobę. Szybę przed przedniemi siedzeniami. Rury wydmuchowe zaopatrzone w tłumik, przyczem wylot tłumika musi sięgać 30 cm. przed tylną osią. Otwieranie tłumika dozwolone jest pod nadwoziem. Oświetlenie funkcjonujące także przy nieczynnym silniku. Normalne wyekwipowanie w narzędzia oraz conajmniej 1 koło zapasowe wzgl. gumę zapasową. Obsada samochodu turystycznego musi odpowiadać ilości miejsc w samochodzie. Strapontinów nie uwzględnia się. W każdym razie samochód musi być obsadzony w kategorji od I do VI włącznie minimalnie przez dwie osoby ponad 18 lat liczące. We wszystkich kategorjach klasy C. muszą być nieobsadzone miejsca wypełnione balastem, przyczem na osobę liczy się 60 klg. Przygotowanie odpowiedniego balastu (worki z piaskiem) należy do kierowcy samochodu. Komisarze sportowi K. K. A. badają wagę.

Klasa D. Samochody wyścigowe.

Kategorja I powyżej 8.000 cm. poj., waga 1.500 kg., maks. czas jazdy 9 min.

Kategorja II od 5.000 cm. do 8.000 poj., waga 1.400 kg., maks. czas jazdy 9 min. 30 sek.

Kategorja III od 3.000 cm. do 5.000 poj., waga 1.000 kg., maks. czas jazdy 10 min. 30 sek.

Kategorja IV od 2.000 cm. do 3.000 poj., waga 800 kg., maks. czas jazdy 11 min.

Kategorja V od 1.500 cm. do 2.000 poj., waga 650 kg., maks. czas jazdy 11 min. 30 sek.

Kategorja VI od 1.000 cm. do 1.500 poj., waga 550 kg., maks. czas jazdy 12 min.

Kategorja VII od 750 cm. do 1.000 poj., waga 350 kg., maks. czas jazdy 13 min.

Wagę podaną rozumie się jako wagę minimalną bez materjałów pędnych i bez jakichkolwiek części zazasowych. W kategorji tej nie istnieją żadne przepisy

odnoszące się do podwozia, motoru, czy karoserji, z uwagą, że wyklucza się wszelkie prowizoryczne urządzenia. Poza kierowcą dopuszcza się tylko jednego pasażera. Wozy startujące klasy D. nie mogą posiadać poza zwykłem oznaczeniem firmy żadnych reklam.

§ 5.

Samochody klasy C. i D. zaopatrzone w kompresor przesuwa się o dwie kategorje wyżej.

§ 6.

Przydziału zgłoszonych pojazdów do poszczególnych klas i kategorji dokonuje Komisja Sportowa K.K.A. Decyzja jest ostateczna i bezapelacyjna.

§ 7.

Zgłoszenia przyjmuje się od sportsmenów, firm samochodowych i zawodowców. Uczestnicy winni złożyć swe zgłoszenia do dnia 4 sierpnia b. r. godziny 18-tej w sekretarjacie K. K. A. w Krakowie. Wpisowe wynosi dla członków wszystkich klubów afiljowanych dla pojazdów klasy A. i B. zł. 10, dla pojazdów klasy C. i D. zł. 50. Wpisowe dla nie członków klubu wynosi w klasie A. i B. zł. 20, w klasie C. i D. zł. 75. Zgłoszenia po dniu 4 sierpnia uwzględnia się do dnia 12 sierpnia do godziny 18-tej za dodatkową opłatą wynoszącą 50% wpisowego wyżej wymienionego. Zgłaszający się muszą wypełnić formularz załączony do niniejszego regulaminu.

Podanie fałszywych dat zgłoszonego samochodu pociąga za sobą dyskwalifikację zgłaszającego, odebranie licencji sportowej na przeciąg czasu oznaczonego przez Komisję Sportową oraz ewent. opublikowanie w pismach. Lista zgłoszeń zostaje ostatecznie zamknięta w dniu 14 sierpnia o godz. 12-tej.

Biorący udział w wyścigach powinni dokładnie znać regulamin, który im wyda sekretarjat bezpłatnie przy ich zgłoszeniu.

Komisja Sportowa K. K. A. ma prawo ze względu na niebezpieczeństwo, albo też z innych przyczyn, których nie jest zobowiązana podawać, wyłączyć te zgłoszenia, które uzna za nieodpowiednie za zwrotem wpisowego. Komisja Sportowa K. K. A. może nadto dopuścić bezpośrednio po odbyciu wszystkich oficjalnych biegów, samochody do jazdy poza konkursem. Wpisowe dla tego rodzaju konkurentów wynosi tyle, ile dla samochodów biorących udział w wyścigu oficjalnym. Komisja Sportowa K. K. A. zastrzega sobie prawo odłożenia niniejszego wyścigu a nawet zaniechania o ile liczba zgłoszeń okazałaby się niedostateczna. W tym wypadku zwraca się wpisowe.

§ 8.

Wszyscy kierowcy obowiązani są posiadać oprócz pozwolenia na prowadzenie samochodu, jeszcze licencję sportową A. P. Podanie o licencję należy składać w sekretarjacie K. K. A. dołączając odpisy posiadanych dokumentów, uprawniających do prowadzenia samochodu.

Komisja sportowa K. K. A. zastrzega sobie prawo odmowy na wydanie licencji bez podania przyczyny.

§ 9.

Pojazdy zapisane i przyjęte do wyścigów muszą być dostarczone do dnia 14 sierpnia b. r. o godz. 10-tej na Łysej Polanie przy moście na Białce. Przy starcie na placu na ten cel przeznaczonym muszą się stawić wszyscy zawodnicy o godz. 13-tej. Przybywające samochody i motocykle zgłaszają się u pomocnika startera, który ustawia je w porządku startowym oraz wyznacza im miejsce postoju, którego nie wolno już więcej opuścić. Dostęp do samochodów i motocykli mają jedynie zawodnicy i kierownicy wyścigów. Samochody startują pojedynczo w porządku i odstępach czasu ustalonych przez kierownictwo wyścigów.

§ 10.

Start odbywa się z miejsca w ten sposób, że samochód (motocykl) ustawia się na linji startu tak, aby przednia oś znajdowała się pionowo nad linją startu. Motor ma być puszczony w ruch i bieg załączony, sprzęgło wyłączone. Sygnał do odjazdu daje starter przez opuszczenie chorągiewki. Czas liczy się od chwili dania sygnału przez startera, choćby w tym czasie samochód ze startu nie ruszył. Ruszenie ze startu przed daniem sygnału startera pociąga za sobą dyskwalifikację. Każdy pojazd otrzyma numer porządkowy, który winien zachować przez cały czas a po ukończeniu zwrócić sekretarjatowi K. K. A.

§ 11.

Jeżeli w określonym czasie startowania danego samochodu nie będzie tegoż na starcie, może być pozbawionym prawa wzięcia udziału w wyścigach.

§ 12.

Jeżeli którykolwiek z komisarzy sportowych naocznie stwierdzi złośliwość wyrządzoną współzawodnikowi, popełniający to wykroczenie zostanie zdyskwalifikowany, a pokrzywdzonemu przysługuje prawo ponownego startu.

§ 13.

Podczas biegu należy przestrzegać obowiązujących przepisów drogowych. W razie jakiegokolwiek defektu, zatrzymania samochodu, lub znaczniejszego zwolnienia chyżości należy zupełnie zjechać na kraj prawej strony drogi tak, aby innym zawodnikom absolutnie nic nie przeszkadzać.

§ 14.

Kolejność startu oraz odstęp czasu między startem poszczególnych samochodów ustala kierownictwo wyścigów, a w razie zupełnie jednakowych warunków rozstrzyga los. Dane te będą ogłoszone zawodnikom na starcie.

§ 15.

Samochody będą chronometrowane wg. reguł Komisji Sport A. P.

§ 16.

Po przebyciu mety udają się zawodnicy samochodami na miejsce wskazane przez kierownictwo wyścigów. Bezpośrednio po ukończeniu wyścigów bada komisarz sportowy samochód (motocykl) odnośnie do przepisanego balastu. Brak tegoż czy też zgubienie lub rozmyślne pozbycie się pociąga za sobą dyskwalifikację. Komisarzom sport. przysługuje prawo zbadania pojemności cylindrów w sposób przez nich oznaczony.

§ 17.

Każdy z uczestników przez swój zapis uznaje jako jedyną jurysdykcję orzeczenie Komisji Sport. K. K. A. i poddaje się wszystkim jej zarządzeniom.

§ 18.

Każdy uczestnik przyjmuje na siebie całkowitą odpowiedzialność za mogące wyniknąć nieszczęśliwe wypadki tak z kierowcą lub obsadą samochodu (motocyklu) jak też z osobami trzeciemi. K. K. A. i jego Komisja Sportowa nie przyjmuje na siebie żadnej odpowiedzialności za mogące wyniknąć nieszczęśliwe wypadki ani też za żadne spowodowane szkody tak podczas wyścigów jak i treningu, natomiast całą odpowiedzialność ponosi osoba powodująca wypadek w myśl obowiązujących ustaw.

§ 19.

Regulaminy nagród będą ogłoszone dodatkowo przed wyścigiem. O przyznaniu nagród decyduje Jury K. K. A. na podstawie protokułu z przebiegu wyścigów oraz opinji i propozycji Komisji Sportowej.

§ 20.

Wszyscy startujący zawodnicy otrzymują bez względu na osiągnięte wyniki plakiety pamiątkowe.

§ 21.

Wszelkie protesty powinny być podane pisemnie i doręczone kierownictwu wyścigów do dnia 14/VIII godz. 12-ta. Protesty zaś tyczące się samego wyścigu w jedną godzinę po ukończeniu wyścigu.

Wszystkie protesty winne być opłacone sumą Zł. 25.— tyt. kaucji. Kwota ta zostanie zwrócona o ile reklamacja okaże się słuszną.

§ 22.

Po zbadaniu ewent. protestów ogłasza Komisja Sport. K. K. A. wyniki jeszcze tego samego dnia. Wynik tymczasowy (nieoficjalny) ogłasza się bezpośrednio po wyścigu na mecie.

§ 23.

Prawo interpretowania i zmiany niniejszych przepisów posiada Komisja Sport. K. K. A., która też w wypadkach nieprzewidzianych regulaminem decyduje ostatecznie.

KOMUNIKAT SPORTOWY № 13.

Sprawozdanie z I-go Raidu Górskiego Krakowskiego Klubu Automobilowego

w dniach 16 i 17 lipca 1927 r.

Z pośród zgłoszonych 21 wozów nie wystartowali: p. Stanisław Szwarcsztajn z powodu nienadejścia na czas z zagranicy wozu, p. inż. Zangl z tego samego powodu, oraz p. Dr. Söhnel.

Zaraz z początku raidu wycofał się z konkurencji p. Dr. Kwiatkowski na wozie „Delage“. W ten sposób w raidzie brali czynny udział:

Kategorja C. od 3 do 5 litr. — p. Zakrzeński na wozie Chrysler.

Kat. C. od 3 do 5 litr.—p. Francman (kier. Jankowski) na wozie Benz.

Kat. C. od 3 do 5 litr. — p. Walter na wozie Austro-Daimler.

Kat. D. od 2 do 3 litr. — p. Załuski na wozie Fiat 510.

Kat. D. od 2 do 3 litr. — p. Hr. Rostworowski na wozie Tatra.

Kat. D. od 2 do 3 litr.—p. Pawlikowski na wozie Tatra,

Kat. D. od 2 do 3 litr. — p. Ripper na wozie Lancia.

Kat. D. od 2 do 3 litr.—p. Wawreczka na wozie Lancia.

Kat. E. od 1.5 do 2 litr.—p. Jabłońska na wozie Citröen.

Kat. E. od 1.5 do 2 litr.—p. Łazarski (kier. Kostrzewa) na wozie Citröen.

Kat. E. od 1.5 do 2 litr.—p. Frühling na wozie Steyr M. XII.

Kat. F. od 1.1 do 1.5 litr.—p. Oborski na wozie Fiat 501.

Kat. F. od 1.1 do 1.5 litr.—pani Krieger na wozie Fiat 501.

Kat. F. od 1.1 do 1.5 litr. — p. Bukowiecki na wozie Fiat 501.

Kat. G. do 1.1 litr. — p. Beres (kier. Talaga) na wozie Fiat 509.

Kat. G. do 1.1 litr. — p. Dygat na wozie Mała Tatra.

Ponadto uczestniczył w raidzie Prezes K. K. A. p. Hr. Antoni Potocki na samochodzie marki Chrysler, p. Dr. Hładij na samochodzie Lincoln, jako Komandor raidu, p. Hr. Adam Potocki na samochodzie Austro-Daimler, jako Vice-Komandor, Sekretarz Komis. Sport. p. Judkiewicz na Fiacie, oraz p. Dr. Macudziński, jako Vice-Komandor.

Wozy odebrała Komisja techniczna: pp. ppłk. Dr. Tadeusz Piotrowski, Naczelnik Dyr. Robót Publicznych p. Inż. Karol Zinkiewicz, p. dr. Hładij.

Z pośród wozów, biorących udział w konkurencji, „Tatra“ p. Pawlikowskiego, oraz „Fiat 501“ p. Oborskiego z powodu defektów w motorze pod Skoczowem z raidu się wycofały.

W pierwszym dniu raidu „Chrysler“ p. Zakrzeńskiego złamał pod Wadowicami resor, p. Zakrzeński resor naprawił i brał dalszy udział w raidzie, jednakowoż otrzymał 150 punktów karnych. Analogiczny wypadek spotkał p. Frühlinga na małym Steyrze.

Zarówno p. Zakrzeński, jak i p. Frühling ukończyli raid w przepisanym czasie.

P. Bukowiecki z powodu defektu w rurze przy chłodnicy zmuszony był dolewać wody, wskutek czego otrzymał 50 punktów karnych, jednakowoż uszkodzenie naprawił i cały raid w przepisanym czasie ukończył, dorabiając stracone $2^1/_2$ godzin szybką jazdą.

Dla raidu przygotowali w Nowym Sączu kwatery pp.: p. Inż. Ryszard Herget i p. Dyr. Wawreczka w hotelach: Imperial i Centralnym. Zarząd obydwóch hoteli wywiązał się ze swego zadania bardzo starannie.

W drugim dniu raidu o godzinie 7-ej rano odbyła się próba szybkości na górze Wysokiej za Nowym Sączem ku Limanowej.

Na górskim kilometrze — lancé osiągnięto następujące rezultaty:

Kat. D. Czas 1 m. 08 3/5 sek. 23 1/2 punkt. dodatn.— p. Ripper (Lancia).

Kat. G. Czas 1 m. 06 1/5 sek. 22 punkt. dodatn.— p. Zakrzeński (Chrysler).

Kat. D. Czas 1 m. 13 3/5 sek. 21 punkt. dodatn.— p. Wawreczka (Lancia).

Kat. G. Czas 1 m. 29 sek. 20 1/2 punkt. dodatn.— p. Talaga (szofer) (Fiat 509).

Kat. F. Czas 1 m. 27 2/5 sek. 19 punkt. dodatn.— p. Bukowiecki (Fiat 501).

Kat. E. Czas 1 m. 23 sek. 18 1/2 punkt. dodatn.— p. Frühling (Steyr M. XII).

Kat. C. Czas 1 m. 14 2/5 sek. 18 punkt. dodatn.— p. Załuski (Fiat 510).

Kat. E. Czas 1 m. 25 4/5 sek. 17 1/2 punkt. dodatn.— p. Kostrzewa (szofer) (Citröen).

Kat. G. Czas 1 m. 36 2/5 sek. 17 punkt. dodatn.— p. Dygat (Tatra).

Kat. D. Czas 1 m. 23 3/5 sek. 16 punkt. dodatn.— p. hr. Rostworowski (Tatra 6 cyl.).

Kat. C. Czas 1 m. 17 1/5 sek. 15 1/2 punkt. dodatn.— p. Walter (A. Daimler 60 HP.).

Kat. E. Czas 1 m. 32 3/5 sek. 14 punkt. dodatn.— p. Jabłońska (Citröen).

Kat. F. Czas 1 m. 38 3/5 sek. 13 1/2 punkt. dodatn.— pani Krieger (Fiat 501).

Kat. C. Czas 1 m. 23 sek. 13 1/2 punkt. dodatn.— p. Jankowski (szofer) (Benz).

Po za konkurencją startował dwa razy hr. Adam Potocki, osiągając na Daimlerze 60 HP. najlepszy czas dnia 1 m. 04 sek.

Przy stopowaniu raidu byli czynni pp.: p. Hr. Antoni Potocki, p. Dr. Hładij, p. Hr. Adam Potocki, p. Dr. Henryk Szatkowski, p. Dr. Macudziński, p. Judkiewicz, p. Mars, p. Żychoń, p. Krasucki.

W drugim dniu raidu p. Łazarski na skutek defektu otrzymał 10 punktów karnych,—p. Jabłońska na skutek defektu w motorze przybyła do Krakowa z opóźnieniem poza przepisowym czasem. Inni uczestnicy raid ukończyli w przepisanym czasie.

Uwzględniając punkty karne, ostateczna klasyfikacja przedstawia się następująco:

I-sze miejsce uzyskał p. Wilhelm Ripper na samochodzie „Lancia“ (punktów dodatnich 23) p. Ripper otrzymał nagrodę Automobilklubu Polski za przebycie całego raidu z największą regularnością, która, kontrolowana w 10-u punktach kontrolnych, wynosiła 60 klm., tj. dozwolone maximum przeciętnie na godzinę.

II-gie miejsce zyskał p. Wiktor Wawreczka na samochodzie „Lancia“ (21 punktów); p. Wawreczka otrzymał nagrodę Krakowskiego Klubu Automobilowego, przeznaczoną dla kierowcy, mającego najlepsze rezultaty wedle regulaminu.

III-cie miejsce zyskał wóz „Fiat 509“, prowadzony naprzemian przez p. Beresa i szofera Talagę; p. Beres otrzymał ponadto plakietę pamiątkową i dyplom.

IV-te miejsce uzyskał p. Załuski (punktów dodatnich 18); p. Załuski otrzymał nagrodę Komisji Sportowej K. K. A.

V-te miejsce uzyskał p. Dygat (punkt. dodatn. 17); p. Dygat otrzymał nagrodę p. Dra Hładija, przeznaczoną dla wozu o mniejszym litrażu.

VI-te miejsce uzyskał p. hr. Rostworowski (punkt. dodatn. 16); p. hr. Rostworowski otrzymał nagrodę p. Dra Söhnela, przeznaczoną dla samochodu o pojemności do 2 1/2 litr.

VII-me miejsce uzyskał p. Walter (punkt. dodatn. 15); p. Walter otrzymał nagrodę Prezesa Klubu p. Hr. Antoniego Potockiego.

Ponadto p. Francman (wóz Benz, kierowca Jankowski) otrzymał nagrodę p. Hr. Adama Potockiego za największą przeciętną szybkość.

Nagrodę dla pań otrzymała p. Jadwiga Krieger na samochodzie „Fiat 501“.

I-szy raid, zorganizowany przez Krakowski Klub Automobilowy, udał się bardzo dobrze, wykazał wysoką klasę jeźdźców, przyniósł poważne rezultaty sportowe.

Należy podkreślić, iż raid górski Krakowskiego Klubu Automobilowego pomyślany był i przeprowadzony, jako impreza sportowa przedewszystkiem dla kierowców amatorów. Pod tym kątem widzenia należy stwierdzić, iż raid udał się znakomicie.

KOMUNIKAT № 14.

Lokal. Prace nad urządzeniem nowego lokalu Krakowskiego Klubu Automobilowego są w pełnym toku. Przeprowadza się gruntowne odnowienie lokalu pod kierownictwem architekta Stanisława Czaplickiego. Plany na odnowienie lokalu i jego urządzenie przygotował architekt Czaplicki z artystą malarzem Zarzyckim.

Zmiana adresu klubu. Z dniem 17-go sierpnia b. r. biura Krakowskiego Klubu Automobilowego przeniesione zostaną do nowego lokalu przy ul. św. Jana 11 na I-szem piętrze. Numer telefonu 3508, godziny urzędowania od 10-ej do 2-ej i od 4-tej do 7-ej.

Lokal klubowy oddany zostanie do użytku P. T. Członków w jesieni. Zwracamy się przy tej sposobności jeszcze raz z apelem o szybkie wpłacanie wkładek, oraz daniny na lokal, od czego zależnem jest szybkie oddanie lokalu do użytku P. T. Członków.

Dary na lokal. Zarząd Krakowskiego Klubu Automobilowego na podstawie uprawnień, jakie daje mu statut, uchwalił pobrać po zł. 60 od wszystkich zwyczajnych członków Klubu jednorazową daninę na cel urządzenia lokalu klubowego.

Zarząd prosi najusilniej wszystkich WPanów o jaknajszybsze wpłacenie, o ile możności całej kwoty zł. 60, — przyczem zaznacza się jednak, iż powyższe zł. 60 — może być wpłacone w 6-u ratach miesięcznych po zł. 10.

Od złożenia powyższej daniny zwolnieni są ci, którzy zdeklarowali na urządzenie lokalu przynajmniej zł. 100.

Dalsze ofiary na lokal. Na cel urządzenia lokalu zdeklarowano następujące dalsze kwoty:

p. Ks. Sanguszko Roman zł. 1.200, p. Dyr. Szwarcsztajn Stanisław zł. 600, p. Hr. Bobrowski Władysław zł. 500, p. Hr. Potocki Adam zł. 500, p. Konsul Inż. Lewalski Antoni zł. 300, p. Hr. Starzeński Antoni zł. 200, p. Dr. Frühling zł. 200, p. inż. Beres Oswald zł. 100, p. Dyr. Dygat Adam zł. 100, p. Mars

Grzegorz zł. 100, p. inż. Hechler Karol zł. 100, p. Kowalski Jan zł. 100, p. Łazarski Artur zł. 100, p. Łaszczyński Witold zł. 100, p. Rotm. Poklewski Wincenty zł. 100, p. Ripper Jan zł. 100, p. Hr. Rostworowski Piotr zł. 100, p. Turnau Gotfryd zł. 100, p. Dyr. Wawreczka Wiktor zł. 100, p. Żychoń Stanisław zł. 100, Firma „Fiat" zł. 100.

Ponadto p. Dr. Adam Kwiatkowski zdeklarował na rzecz Klubu jeden wagon węgla, wartości około 400 zł.

Propaganda. Zarząd Klubu prosi i wzywa wszystkich członków do propagandy na rzecz zjednywania dla Klubu nowych członków.

Skreślenie z listy członków. Na skutek uchwały Zarządu, a stosownie do statutu i uchwały Walnego Zgromadzenia, skreślono z listy członków p. Juljusza Schillera za półroczne zaleganie z wpłacaniem wkładek.

Nowi członkowie. W ostatnim miesiącu przyjęto w poczet członków Klubu następujące osoby:

p. Burtan Stanisław, Kraków — Basztowa 17; p. Inż. Gostyński Władysław, Kraków — Hotel Pollera; p. Dyr. Kordzik Henryk, Kraków—Staszica 11; p. Inż. Krasucki Libert, Nowy Sącz — Lwowska 4; p. Dr. Pilecki Łazarz, Kraków—Asnyka 3; p. Schiele Herta, Zakopane—Willa Mazowiecka; p. Stocki-Sosnowski Zygmunt, Kraków — Sołtyka 15; p. hr. Tyszkiewicz Władysław, Kraków — Garbarska 1; p. prof. Włodek Jan, Kraków—Pędzichów Boczna 5; p. Dyr. Zawadzki Stanisław, Tarnów — Mała Strusina 2; p. Zacharjas Władysław, Kraków—Sebastjana 9.

W poczet członków sympatyków przyjęto następujące osoby:

p. Filipkiewicz Mieczysław, Kraków — Michałowskiego 17; p. Baronowa Gallowa Olga, Kraków—Długa 52; p. prof. Goetel Walery, Kraków — Szlak 4; p. Dr. Adam Herman, Kraków — Smoleńska 16; p. inż. Krzesiwo Jan, Kraków — Wolska 13; p. Żelechowski Józef, Kraków — Starowiślna 16.

W następstwie uchwały o zapisywaniu żon pp. Członków Klubu, zapisały się do Klubu następujące Panie:

p. Bukowiecka Stefanja, Kraków—Starowiślna 16; p. Dygatowa Stefanja, Kraków — Michałowskiego 15; p. Judkiewiczowa Janina, Kraków—Michałowskiego 3; p. hr. z Krasickich Rostworowska Zofja, Niegoszowice.

Przypominamy P. T. Członkom Klubu uchwałę Zarządu, zachęcającą wszystkich Członków Klubu do zapisywania swoich żon w poczet członków sympatyków Klubu.

Garaż spółki zakopiańskiej. Na skutek pisma p. Cybulskiego, Dyrektora Zakopiańskiej Spółki Samochodowej, Zarząd uchwalił zezwolić garażowi tej spółki na używanie w nazwie garażu słowa: *„garaż polecany przez Krakowski Klub Automobilowy"*.

Zawiadamiamy równocześnie, iż Członkowie K. K. A. w garażu Spółki w Zakopanem, jak również na stacji benzynowej na Krupówkach, otrzymywać będą za okazaniem legitymacji członkowskiej Klubu, — benzynę po cenie zniżonej, a mianowicie o 5 groszy na litrze niżej miejscowej ceny. Ponadto otrzymują również zniżki na oliwę.

Apel. W dniu 14 sierpnia b. r. odbędzie się „Wyścig Tatrzański", jako jedyny klasyczny bieg górski w Polsce. Do organizacji powyższego wyścigu na miejscu w Zakopanem potrzeba Zarządowi i Komisji Sportowej K. K. A. pomocy jeszcze conajmniej kilkunastu członków Klubu. Prosimy uprzejmie jaknajszybciej zgłaszać gotowość współdziałania w biurze Klubu przy ul. św. Anny 9.

Odznaki. Zawiadamiamy P. T. Członków Klubu, iż dalsze odznaki klubowe zostały już wykonane i są do nabycia w Sekretarjacie Klubu. Wzywamy wszystkich Członków Klubu o zaopatrywanie się w małe odznaki i o ile możności także w odznaki większe.

Sekretarz Generalny *Tadeusz Bukowiecki.*

Vice-Prezes *Dr. Michał Hładij.*

URZĘDOWE

Wydział Powiatowy Sejmiku Jędrzejowskiego zawiadamia, że z powodu budowy mostów i przebudowy w tutejszym powiecie nastąpią utrudnienia w komunikacji na czas około 3-ch miesięcy w następujących punktach: 1) na 2 klm. drogi Jędrzejów—Kije, przedmieście Jędrzejowa Piaski — budowa mostu — most objazdowy; 2) na 11 klm. drogi Jędrzejów—Szczekociny w Zdanowicach — budowa mostu — most objazdowy; 3) na 11 i 12 klm. tejże drogi przebudowa drogi — przejazd po nasypie i częściowy objazd góry w Zdanowicach drogą polną.

Wydział Powiatowy Sejmiku w Kosowie-Poleskim zawiadamia, że na bitej drodze Wojewódzkiej № 7, łączącej m. Kosów Pol. ze st. kolejową Kosów na odcinku wieś Hoszczewost kol. Kosów obecnie dokonuje się naprawa jezdni przez uwałowanie szabru wałem parowym. Robota potrwa do połowy września b. r. Ruch samochodowy odbywa się boczną drogą gruntową letnią ewentualnie przez jezdnię szabrową znajdującą się w remoncie.

Gostyniński Powiatowy Związek Komunalny zawiadamia, że w powiecie Gostynińskim są utrudnienia w komunikacji.

1) Na drodze Sanniki—Gąbin—Łąck z powodu przebudowy mostów i odnowy szosy. 2) Na drodze Gostynin—Krośniewice z powodu przebudowy mostów.

Utrudnienia te trwać będą do 15 września r. b.

Powiatowy Zarząd Drogowy na pow. Radomski podaje do publicznej wiadomości, że z powodu przebudowy jezdni drogi państwowej Warszawa—Radom na odcinku Białobrzegi—Jedlińsk ruch kołowy jest utrudniony. Przeszkody w ruchu potrwają w przybliżeniu do końca września r. b.

Wydział Powiatowy w Kobryniu prowadzi obecnie kapitalny remont mostu dług. 120 m. przez rzekę Muchawiec na 4 klm. drogi bitej Fedkowicze—Żabinka—Kamień-Litewski. Czas trwania roboty wyniesie około $1^1/_2$ miesiąca.

Starostwo Prużańskie powiadamia, że z powodu odbudowy trzech mostów żelazobetonowych na drodze № 3/15 (Prużana—Różana) na czas od 15 lipca do 30 sierpnia b. r., skierowuje się ruch kołowy i pieszy z odcinka tejże drogi od klm. 41,6 do klm. 41.950 na drogę gruntową przez wieś Bajki w powiecie kosowskim. Długość objazdu przez wieś Bajki — 1 kilometr.

Zarząd Drogowy powiatu Łódzkiego komunikuje, że została przerwana komunikacja na czas 6-tygodniowy na drodze Łódź—Uniejów—Balin—Turek na odcinku Łódź—Aleksandrów z powodu przebudowy na tymże odcinku jezdni.

Wobec powyższego objazd należy kierować na Zgierz.

Inżynier powiatu Wileńsko-Trockiego podaje do wiadomości, iż:

1) Na drodze państwowej Nr. 2/5 (trakt Wiłkomierski Wilno—Mejszagoła—Jawniuny) z powodu kapitalnego remontu szosy ruch na odcinku od 9 klm. do 13 klm. w ciągu 8—10 tygodni od dn. 28.VII.27 r. będzie odbywał się drogą objazdową, przeprowadzoną wzdłuż remontującego się odcinka.

2) Na drodze państw. Nr. 3/25 (tr. Oszmiański—Wilno—Oszmiana) z powodu przebudowy nawierzchni ruch na odcinku 9,8 klm. do 10,3 klm. będzie odbywał się objazdową drogą, wzdłuż wyżej wymienionego odcinka.

Państwowy Zarząd drogowy w Żółkwi zawiadamia, że z powodu rozpoczętej przebudowy mostu na drodze Nr. 9, w klm. 308, gmina Kamionka—wołoska w powiecie rawskim, nastało utrudnienie komunikacyjne na przeciąg dwóch miesięcy od dnia 28-go lipca.

Powiatowy Urząd Budowlany w Kościanie zawiadamia, że z powodu dokonywania wymiany nawierzchni na odcinku Bonikowo—Sepno szosy państwowej Kościan—Pniewy klm. 6,950—8,250=1.300 metr. w czasie od 1 do 15 lipca 1927 r., na odcinku tym będzie utrudniona komunikacja.

Wydział Powiatowy Sejmiku Płockiego zawiadamia, że utrudniony ruch samochodów pasażerskich i ciężarowych będzie na następujących odcinkach szosowych:

1) szosa Płock—Bielsk—Sierpc na klm. 65 od dn. 27/VI do dn. 23/VII z powodu budowy mostu żelazo-betonowego,

2) na szosie Drobin — Bielsk na klm. 3-cim od Drobina z tego samego powodu, oprócz tego jeszcze z powodu pogrubienia jezdni. Od dn. 6/VII do 23/VII,

3) na drodze Płock—Sikórz—Brudzeń na 3-cim klm. od Płocka z powodu przebudowy mostu do dnia 15/VII,

4) na drodze Wyszogród — Płock na 3-cim klm. od Wyszogrodu przejazd samochodów ciężarowych będzie wstrzymany od dnia 4 czerwca do 1 sierpnia. Dla samochodów pasażerskich ruch będzie utrudniony z przyczyny całkowitej przebudowy jezdni na całym kilometrze.

Wydział Powiatowy Sejmiku Będzińskiego zawiadamia, iż droga Będzin—Czeladź z powodu rekonstrukcji nawierzchni została zamknięta do dnia 15—20 sierpnia r. b. Dojazd z Będzina do Czeladzi przez Sosnowiec—Piaski, lub przez Grodziec—Wojkowice—Komorne.

Tymczasowy Zarząd Powiatu w Nowym Sączu zawiadamia, że w ciągu drogi pow. Nowy Sącz—Librantowa—Korzenna—Stróże w klm. 118/100 w obrębie gm. Trzycierz ma miejsce obecnie przebudowa przepustu o św. 1,0 m. z którego to powodu urządzony został objazd na przeciąg 4 tygodni.

KOMUNIKAT

w sprawie zamknięcia szosy państwowej Kępno—Ostrów, w obrębie miasta powiatowego Ostrzeszów (ul. Krakowska).

Niniejszem podaje się do ogólnej wiadomości, iż szosa państwowa № 15/2 Kępno—Ostrów, w obrębie miasta powiatowego Ostrzeszów (ul. Krakowska) będzie z powodu przebrukowania zamknięta dla wszelkiego ruchu publicznego na czas trwania robót t. j. od 5 sierpnia do 2 września b. r.

Ruch na tejże szosie będzie utrzymany drogą okrężną t. j. ulicami: Kościuszkowską, Ogrodową, Zieloną i odwrotnie.

Kierunek drogi objazdowej będzie oznaczony znakami orjentacyjnemi, które ustawione będą po prawej stronie szosy prostopadle do kierunku ruchu w odległości około 200 m. od drogi objazdowej.

Rozp. Min. Rob. Publ. i Min. S. Wew. z dnia 26. VI. 1924 r. Dz. U. R. P. № 61/1924 poz. 611 § 54.

Wydział Powiatowy w Sierpcu przesyła wykaz robót na szosach w powiecie:

L. p.	Kategorja drogi	Nazwa drogi	Miejsce robót	Czas trwania robót	Rodzaj przeszkody
1	Wojewódzka	Drobin — Raciąż — Ciechanów	Klm. 9 i 10 między Drobinem a Raciążem	Od 6-go do 18-go lipca	Pogrubienie powłoki szabrowej
2	Ditto	Ditto	Klm. 13 między Raciążem a Ciechanowem przy wsi Sierakowo-Murowanki	Od 19-go do 21-go lipca	Ditto
3	Ditto	Ditto	Klm. 19, 20, 21 między Raciążem a Ciechanowem przy wsiach Dreglin, Kowalewko	Od 22-go lipca do 13-go sierpnia	Ditto
4	Powiatowa	Bieżuń — Żuromin — Lidzbark	Klm. 8, 9, 10 i 11 między Bieżuniem a Żurominem od wsi Franciszkowo do Żuromina	Od 15-go sierpnia do 1-go października	Ditto



Automobilklub Polski

Sekretarjat czynny od godz. 10 do 4 pp. — Tel. 135-86.

DODATKOWY PROTOKÓŁ

POSIEDZENIA JURY POLSKIEGO MIĘDZYNARODOWEGO RAIDU SAMOCHODOWEGO W R. 1927.

Po zbadaniu odnośnych materjałów, Jury postanawia przyznać nagrodę Tow. „PATRIA" (za największą równomierność szybkości jazdy, wykazaną na całym szlaku raidowym, według załączonego wykazu) p. Tadeuszowi Koziańskiemu, sam. Tatra, № 26.

Warszawa, dnia 27 lipca 1927 roku.

Komandor raidu
(—) *Janusz Regulski.*

Jury:

(—) *Adryan Chełmicki* (—) *Meyer*
(—) *F. Sznarbachowski* (—) *Rappe*
(—) *Stefan Fuchs* (—) *Orlik Rückemann*

№ samochodu raidowy		Etap I 296 km.	Etap II 407 km.	Etap III 472,5 km.	Etap IV 399 km.	Etap V 373 km.	Etap VI 475,5 km.	Przeciętna szybkość 6-ciu etapów	Różnice między przeciętną a poszczeg. etap.	Punkty różnicy
2	Dodge	291 m/61	438 m/55 3/4	525 m/54	442 m/54 1/4	484 m/46 1/4	508 m/56 1/4	54 1/2	6 1/2+1 1/4+1/2 +1/4+8 1/4+1 3/4	18 1/3
5	Chrysler	282 m/63	397 m/61 1/2	489 m/58	444 m/54	407 m/55	497 m/57 1/2	58	5+3,5+0 +4+3+0,5	16
6	Chrysler	310 m/57 1/4	426 m/57 1/2	491 m/57 3/4	436 m/55	478 m/46 3/4	475 m/60	55 3/4	1/2+1 3/4+2 +3/4+9+4 1/4	18 1/4
7	Chrysler	322 m/55 1/4	428 m/57	512 m/55 1/2	431 m/55 1/2	436 m/51 1/4	495 m/57 1/2	55 1/2	1/4+1 1/2+0 +0+4 1/4+2	8
12	Lancia	298 m/58 1/2	369 m/61 1/4	461 m/61 1/2	370 m/64 3/4	416 m/53 3/4	472 m/60 1/2	60	1 1/2+1 1/4+1 1/2 +4 3/4+6 1/4+1/2	15 3/4
14	Hotchkiss	314 m/56 1/2	440 m/55 1/2	502 m/56 1/2	384 m/62 1/4	402 m/55 3/4	471 m/60 1/2	58	1 1/2+2 1/2+1 1/2 4 1/4+2 1/4+2 1/2	14 1/2
16	C. W. S.	345 m/51 1/2	444 m/55	590 m/48	452 m/53	479 m/46 3/4	526 m/54 1/4	51 1/2	0+3 1/2+3 1/2 +1 1/2+4 3/4+2 3/4	16
17	A. D.	314 m/56 1/2	515 m/47 1/2	579 m/49	484 m/49 1/2	489 m/45 3/4	595 m/48	49 1/2	7+2+1/2+0 +3 3/4+1 1/2	14 3/4
19	A. D.	326 m/54 1/2	464 m/52 3/4	573 m/49 1/2	464 m/51 1/2	477 m/47	583 m/49	50 8/4	3 3/4+2+1 1/4 +3/4+3 3/4+1 3/4	13 1/4
20	Ansaldo	312 m/57	457 m/53 1/2	541 m/52 1/2	464 m/51 1/2	488 m/46	526 m/54 1/4	52 1/2	4 1/2+1+0+1 +6 1/2+1 3/4	14 3/4
21	Steyr	288 m/61 1/2	404 m/60 1/2	564 m/50 1/2	464 m/51 1/2	475 m/47	519 m/55	54 1/2	7+6+4+3 +7 1/2+1/2	28
22	Fiat	338 m/52 1/2	455 m/53 1/2	521 m/54 1/2	417 m/57 1/2	450 m/49 3/4	542 m/52 1/2	53 1/2	1+1/4+1+4 +3 3/4+1	11
23	Fiat	335 m/53	472 m/51 3/4	566 m/50	467 m/51 1/4	464 m/48 1/4	531 m/53 3/4	51 1/4	1 3/4+1/2+1 1/4 +0+3+2 1/3	9
24	Fiat	334 m/53 1/4	467 m/52 1/4	559 m/51 3/4	438 m/54 3/4	480 m/46 1/2	509 m/56	52 1/2	3/4+1/4+3/4 2 1/4+6+3 1/2	13 1/2
25	Tatra	342 m/52	532 m/46	601 m/47 1/4	479 m/50	516 m/43 1/2	603 m/47 1/4	47 3/4	4 1/4+1 3/4+1/2 +2 1/4+4 1/4+1/2	13 1/2
26	Tatra	385 m/46	512 m/48 1/2	614 m/46 1/4	518 m/46 1/4	518 m/46 1/4	592 m/48 1/4	47	1+1 1/2+3/4+ +3/4+3/4+1 1/4	6
27	Tatra	444 m/40	567 m/43	694 m/41	550 m/43 1/2	521 m/43	608 m/47	43	0+3+2+1/2 +0+4	9,5

Wobec powyższego zestawienia najmniejsze odchylenia wykazuje sam. Tatra № 26 (Koziański).

II-gi Raid Pań w dn. 10 i 11 września 1927 r.

PROTOKUŁ JURY.

Obecni na posiedzeniu: Przewodniczący: p. Janusz Regulski. Członkowie: p. R. Borman, p. W. Mrajski (nieobecny na posiedzeniu), p. A. Sznarbachowski, p. C. Zakrzewska, p. C. Zakrzewski, p. W. Zeydowski.

Po zbadaniu odnośnych materjałów, Jury postanawia przyznać nagrody:

I. Komisji Sportowej A. P. — p. N. Marchlewskiej, sam. Fiat.

II. Komisji Sportowej A. P.—p. M. Turnai, sam. Citroën.

III. Komisji Sportowej A. P. — p. I. Jabłońskiej, sam. Citroën.

IV. Prezesa Komisji Sportowej — p. dr. Z. Sadowskiej, sam. Steyr.

V. Generalnego Sekretarza A. P. — p. H. Regulskiej, sam. Metallurgique.

VI. Czasopisma „Auto" — p. M. Byszewskiej, sam. Chrysler.

VII. Jury — J. Neblowej, sam. Chrysler.

VIII. Kursów samochodowych A. Tuszyńskiego i J. Erlicha w Warszawie — p. A. Podhorodeńskiej, sam. Pontiac.

I-szą nagrodę specjalną Tow. „Karpaty" za największą szybkość na 1 klm. z miejsca—p. Z. Marjańskiej na sam. Buick.

II-gą nagrodę specjalną Tow. „Karpaty" za najlepsze wyniki — p. N. Marchlewskiej na sam. Fiat.

Nagrodę przechodnią Komisji Sportowej „Złego losu" — p. H. Rychterowej na sam. Tatra.

Plakiety srebrne przyznano: p. N. Marchlewskiej, p. M. Turnai, p. I. Jabłońskiej, p. Z. Sadowskiej, p. H. Regulskiej, p. M. Byszewskiej, p. J. Neblowej, p. A. Podhorodeńskiej, p. H. Fromowej, p. J. Tuszyńskiej.

Plakiety bronzowe przyznano: p. Z. Marjańskiej, p. de Lavaux, p. I. Paschalskiej, p. H. Schielowej, p. H. Rychterowej.

Wyniki na próbie szybkości

(1 klm. z miejsca).

1. P. Marjańska, sam. Buick — 56,4 s.
2. „ Podhorodeńska, sam. Pontiac — 60,7 s.
3. „ Byszewska, sam. Chrysler — 61,4 s.
4. „ Neblowa, sam. Chrysler — 60,6 s.
5. „ Tuszyńska, sam. Chevrolet — 59,9 s.
6. „ Paschalska, sam. Minerva — 65,4 s.
7. „ Regulska, sam. Metallurgique — 70,8 s.
8. „ Sadowska, sam. Steyr — 69,2 s.
9. „ Jabłońska, sam. Citroën — 66,9 s.
10. „ Turnai, sam. Citroën — 68,6 s.
11. „ Marchlewska, sam. Fiat — 62,2 s.
12. „ Fromowa, sam. Tatra — 76,7 s.
14. „ Rychterowa, sam. Tatra — 72,5 s.
15. „ Schielowa, sam. Tatra — 73,4 s.
16. „ de Lavaux, sam. Renault — 72,3 s.

Klasyfikacja ogólna.

	Punkty otrzymane: przy wyjeździe	w drodze	wyniki
P. N. Marchlewska	+5		+ 5
„ M. Turnai	+5		+ 5
„ I. Jabłońska	+5		+ 5
„ Z. Sadowska	+5		+ 5
„ H. Regulska	+5		+ 5
„ M. Byszewska	+5		+ 5
„ J. Neblowa	+5		+ 5
„ Podhorodeńska	+5		+ 5
„ H. Fromowa	+5	— 3	+ 2
„ J. Tuszyńska	+5	— 4	+ 1
„ Z. Marjańska	+5	— 7	— 2
„ M. de Lavaux	+5	— 10	— 5
„ I. Paschalska	+5	— 115	— 110
„ H. Schielowa	+5	— 398	— 393
„ H. Rychterowa	+5	— 447	— 442

(—) *Regulski,* przewodniczący.

Członkowie:

(—) *R. Borman,*
(—) *A. Sznarbachowski,*
(—) *C. Zakrzewska,*
(—) *C. Zakrzewski,*
(—) *Zeydowski.*



Krakowski Klub Automobilowy

Kraków, ul. św. Jana 11, telefon 124.

Godziny Sekretarjatu: 10—2 i od 5—7.

KOMUNIKAT

Komisji Sportowej Krakowskiego Klubu Automobilowego dotyczący „Wyścigu Tatrzańskiego" który się odbył w dniu 14-go sierpnia 1927 r.

UCZESTNICY:

Zgłoszonych do wyścigu było: 20 samochodów turystycznych, 3 samochody wyścigowe, 8 motocykli z przyczepkami, 17 motocykli bez przyczepek.

Z tego startowało: 19 samochodów turystycznych, 3 samochody wyścigowe, 6 motocykli z przyczepkami, 14 motocykli bez przyczepek.

Do mety nie dojechał samochód marki „Rolland-Pilain", kierowca p. Krauze, samochód marki „Fiat" kierowca p. Waydowski. Pierwszy z powodu wypadku na drodze, — drugi z powodu defektu w motorze. Z motocykli nie dojechał do mety p. Rudawski, z powodu wypadku towarzysza jadącego w przyczepce.

Do Morskiego Oka dojechało w dniu wyścigu 370 samochodów wiozących widzów, oraz 200 dorożek jedno i parokonnych. Ogółem przypatrywało się wyścigowi około 3000 osób, zebranych na 5-ciu widowniach obok trasy.

OFICJALNE WYNIKI:

A. Motocykle bez przyczepek.

1) „Harley" B. Miśkiewicz (Cracovia) 1000 cm.^{3} czas 8.54.

2) „Harley" J. Gabrysch (Śl. Klub Aut.) 1000 cm.^{3} czas 9.27.

3) „FN" E. Kustanowicz (Mał. Klub Motocykl.) 350 cm.^{3} czas 9.40.

4) „AJS" J. Lityński (Mał. Klub Motocykl.) 500 cm.^{3} czas 9.44.

5) „Motosacoche" E. Littek (Śl. Klub Motocykl.) 250 cm.^{3} czas 9.58.

6) „Motosacoche" J. Stiller (Śl. Klub Motocykl.) 500 cm.^{3} czas 10.27.

7) „AJS" W. Gargul (Klub Motocykl. Wieliczka) 350 cm.^{3} czas 13.51.

B. Motocykle z przyczepkami.

1) „AJS" J. Knapik (Śl. Klub Motocykl.) 500 cm.^{3} czas 8.42.

2) „Harley" A. Naormiakowski (Polic. Klub Sport. „Szarotka") 1000 cm.^{3} czas 9.03.

3) „Indian" Inż. R. Zagórski (Śl. Klub Motocykl.) 1206 cm.^{3} czas 10.06.

4) „FN" S. Zawidowski Mał. Klub Aut. 500 cm.^{3} czas 10.28.

5) „BSA" Z. Wrońska (Śl. Klub Motocykl.) 500 cm.^{3} czas 13.15.

C. Samochody turystyczne.

1) „Mercedes Benz" E. G. v. Ventzel Mosau (Niem. Klub Aut.) 6.800 cm.^{3} czas 7.02.

2) „Austro-Daimler" S. Szwarcsztajn (Krak. Klub Aut.) 2.994 cm.^{3} czas 7.40.

3) „Bugatti" Dr. R. Vetterli (Śl. Klub Aut.) 1.496 cm.^{3} czas 7.44 $^2/_5$.

4) „Lancia" J. Ripper (Krak. Klub Aut.) 2.370 cm.^{3} czas 7.45 $^1/_5$.

5) „Austro-Daimler" P. Bitschan (Automobilklub Polski) 2.994 cm.^{3} czas 7.51 $^1/_5$.

6) „Austro-Daimler" Dr. A. Potocki (Krak. Klub Aut.) 2.994 cm.^{3} czas 7.51 $^3/_5$.

7) „Chrysler" W. Zakrzeński (Krak. Klub Aut.) 3.600 cm.^{3} czas 8.24 $^4/_5$.

8) „Steyer" B. Frühling (Krak. Klub Aut.) 1.530 cm.^{3} 8.31 $^2/_5$.

9) „Austro-Daimler" M. Albinowski (Mał. Klub Aut.) 2.994 cm.^{3} czas 8.56.

10) „Cadillac" M. Münz (Krak. Klub Aut.) 6.800 cm.^{3} czas 9.18.

11) „Fiat" S. Romer (Mał. Klub Aut.) 1.490 cm.^{3} czas 10.28.

12) „Fiat" St. Wanicki na wozie pani Krieger 1.490 cm.^{3} czas 10.37.

13) „Fiat" T. A. Kirschen na wozie Wysockiego 990 cm.^{3} czas 10.41 $^3/_5$.

14) „Fiat" T. Bukowiecki (Krak. Klub Aut.) 1.490 cm.^{3} czas 10.56 $^2/_5$.

15) „Tatra" H. Schielowa (Krak. Klub Aut.) 1.000 cm.^{3} czas 12.05 $^4/_5$.

16) „Tatra" A. Dygat (Krak. Klub Aut.) 1.000 cm.^{3} czas 12.15 $^1/_5$.

17) „Tatra" T. Koziański (Krak. Klub Aut.) 1.000 cm.^{3} czas 12.22 $^1/_5$.

18) „Rolland-Pilain" Z. Krauze (Krak. Klub Aut.) 2.000 cm.^{3} nie doszedł do mety.

19) „Fiat" P. Waydowski (M. K. A.) 990 cm.^{3} nie doszedł do mety.

D. Samochody wyścigowe:

1) „Austro-Daimler" H. Liefeldt (Automobilklub-Polski) 2.994 cm.^{3} czas 6.48 $^3/_5$.

2) „Fiat" A. Kapliński (Mał. Klub Aut.) 990 cm.^{3} czas 7.59 $^2/_5$.

3) „Fiat" p. Kirschen (Śl. Klub Aut.) 990 cm.^{3} czas 10.07 $^4/_5$.

PRZYDZIAŁ NAGRÓD.

Jury złożone z pp.: Stefana Fuchsa Sekretarza General. Automobilklubu-Polski, hr. Gen. Roberta Lamezana Prezesa Mał. Klubu Aut., Inż. Wiktora Maćkowiaka Vice-Prezesa Wielkopolskiego Klubu Aut., Inż. Jana Bukowskiego Sekretarza General. Śląskiego Klubu Aut., hr. Antoniego Potockiego Prezesa Krakowskiego Klubu Aut., D-ra Michała Hładija Vice-Prezesa Krakowskiego Klubu Aut., hr. Piotra Rostworowskiego Członka Zarządu Krakowskiego Klubu Aut., Wilhelma Rippera Prezesa Komisji Sport. Krak. Klubu Aut., D-ra Bolesława Macudzińskiego Vice-Prezesa Komisji Sport. Krak. Klubu Aut., Jerzego Judkiewicza Sekretarza Komisji Sport. Krak. Klubu Aut. przyznało nagrody:

Dla samochodów:

1) Nagrodę przechodnią Automobilklubu-Polski dla kierowcy samochodu turystycznego lub wyścigowego, który osiągnie najwyższą szybkość dnia — p. Henrykowi Liefeldtowi.

2) Nagrodę przechodnią Gminy Miasta Krakowa dla kierowcy, członka Polskich Klubów Automobilowych, który osiągnie najlepszy czas dnia na wozie wyścigowym — p. Inż. Henrykowi Liefeldtowi.

3) Nagrodę przechodnią Krakowskiego Klubu Automobilowego dla kierowcy samochodu turystycznego, które osiągnie najlepszy czas dnia, — p. E. G. von Ventzel Mosau.

4) Nagrodę ofiarowaną przez Małopolski Klub Automobilowy dla samochodu kategorji od 2.500 do 3.000 cm.^{3} klasy C., który osiągnie najlepszy czas a nie zdobędzie jednej z nagród wymienionych pod 1, 2, 4, 5, 6, 7, — p. P. Bitschanowi.

5) Nagrodę ofiarowaną przez p. Hr. Antoniego Potockiego Prezesa Krakowskiego Klubu Automobilowego dla zwycięzcy w klasie wozów turystycznych (klasy C), o dowolnym litrażu, — p. E. G. von Ventzel Mosau.

6) Nagrodę ofiarowaną przez p. Dyr. W. Wawreczkę Vice-Prezesa Krakowskiego Klubu Automobilowego dla samochodu turystycznego (klasy C), o dowolnej kategorji, który w swej klasie zajmie drugie miejsce, — p. Stanisławowi Szwarcsztajnowi.

7) Nagrodę ofiarowaną przez p. posła Marjana Dąbrowskiego dla kierowcy, który bez względu na kategorję samochodu klasy D, (samochód wyścigowy) uzyska najlepszy czas w swojej klasie, — p. Henrykowi Liefeldtowi.

8) Nagrodę ofiarowaną przez p. Tadeusza Bukowieckiego Sekr. Gen. Krakowskiego Klubu Automobilowego dla członka Krakowskiego Klubu Automobilowego, który nie otrzyma innej nagrody a uzyska na samochodzie klasy C, (samochód turystyczny) dowolnej kategorji największą ilość punktów, obliczając każdą sekundę czasu lepszego od wyznaczonego przez regulamin 1/10 punktu, — p. hr. D-rowi A. Potockiemu.

9) Nagrodę ofiarowaną przez hr. Piotra Rostworowskiego dla samochodu kategorji od 2.000 do 2.500 cm.³ klasy C, który osiągnął najlepszy czas a nie zdobył jednej z nagród wymienionych pod 1, 2, 4, 5, 6, 7— p. Janowi Ripperowi.

10) Nagrodę ofiarowaną przez Księcia Romana Sanguszko dla samochodu klasy C, (samochód turystyczny) kategorji od 5.000 cm.³ wzwyż, który osiągnie najlepszy czas po zdobywcach nagród wymienionych pod 1, 2, 4, 5, 6, 7 — p. Mieczysławowi Münzowi.

11) Nagrodę ofiarowaną przez p. Wilhelma Rippera Prezesa Komisji Sportowej Krakowskiego Klubu Automobilowego dla samochodu klasy C, (samochód turystyczny) kategorji od 1.000 do 1.100 cm.³ który osiągnie najlepszy czas po zdobywcach nagród wymienionych pod 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, — pani H. Schielowej.

12) Nagrodę ofiarowaną przez p. Jerzego Judkiewicza Sekr. Komisji Sport. Krakowskiego Klubu Automobilowego dla samochodu kategorji od 500 do 1.100 cm.³ klasy C, (samochód turystyczny) który osiągnął najlepszy czas a nie zdobył jednej z nagród wymienionych pod 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, — Firmie F. A. Wysocki w Katowicach.

13) Nagrodę ofiarowaną przez hr. Adama Potockiego dla kierowcy samochodu klasy D. (samochód wyścigowy) dowolnej kategorji, który w ogólnej klasyfikacji samochodów wyścigowych zajmie drugie miejsce, — p. A. Kaplińskiemu.

14) Nagroda ofiarowana przez p. Grzegorza Marsa w tegorocznym wyścigu nie została rozegrana.

15) Nagroda ofiarowana przez firmę „Austro-Daimler" dla kierowcy samochodu klasy D. (samochody wyścigowe) dowolnej kategorji, który w ogólnej klasyfikacji samochodów wyścigowych zajmie trzecie miejsce, — na razie nie została jeszcze przyznana.

16) Nagrodę ofiarowaną przez firmę Jan Kowalski i S-ka dla samochodu w kategorji do 1500 cm.³, klasy C. (samochody turystyczne), który osiągnął najlepszy czas a nie zdobył jednej z nagród wymienionych pod 1, 2, 4, 5, 6, 7, — p. S. Romerowi.

17) Nagrodę ofiarowaną przez Krakowskie Towarzystwo Wzajemnych Ubezpieczeń dla członka jednego z Polskich Klubów Automobilowych, który na samochodzie klasy C. (samochód turystyczny) w kategorji do 5000 cm.³, stanowiącym jego własność pierwszy raz bierze udział w wyścigu samochodowym i osiągnie najlepszy czas, — p. d-rowi R. Vetterli.

18) Nagrodę ofiarowaną przez Towarzystwo Wzajemnych Ubezpieczeń „Vesta" dla samochodu turystycznego (klasa C). o dowolnej kategorji, który w swej klasie zajmie trzecie miejsce, — p. d-rowi R. Vetterli.

19) Nagrodę przechodnią Firmy Bosch, przeznaczoną dla zdobywcy rekordu wyścigu tatrzańskiego dla kierowcy, który na samochodzie zaopatrzonym w świece Bosch'a osiągnie najlepszy czas dnia,—p. Henrykowi Liefeldtowi.

20) Nagrodę ofiarowaną przez Spółkę z ogr. odp. „Limanowa" dla samochodu klasy C. (samochód turystyczny) kategorji od 3000 do 3500 cm.³, który po zdobywcach nagród wymienionych pod 1, 2, 4, 5, 6, 7,—osiągnął najlepszy czas,—p. Władysławowi Zakrzeńskiemu.

21) Nagrodę ofiarowaną przez firmę Vacuum Oil Comp. dla samochodu klasy C. (turystyczny) lub klasy D. (wyścigowy) dowolnej kategorji za osiągnięcie najlepszego czasu dnia przy użyciu Gargoyle Mobiloil, — p. Henrykowi Liefeldtowi.

22) Nagrodę ofiarowaną przez Spółkę Akc. „Galicja" dla samochodu klasy C. (turystyczny) lub D. (wyścigowy), który używając olejów „Galtol" osiągnie najlepszy czas, — p. Stanisławowi Szwarcsztajnowi.

23) Nagrodę ofiarowaną przez Spółkę z ogr. odp. „Oleum" dla samochodu, który używając oleju „Caroil" osiągnie w klasie wozów turystycznych (klasa C.) lub wyścigowych (klasa D.) najlepszy czas, — p. Janowi Ripperowi.

24) Nagrodę ofarowaną przez S. A. „Karpaty" dla samochodu klasy C. (samochód turystyczny kategorji od 1500 do 2000 cm.³), który osiągnie najlepszy czas używając produktu Spółki Akc. Karpaty w szczególności oliwy Galkar — zdobywca tej nagrody nie może równocześnie otrzymać nagród wymienionych pod 1, 2, 4, 5, 6, 7, — p. Bronisławowi Frühlingowi.

25) Nagrodę ofiarowaną przez Komisję Klimatyczną w Zakopanem dla jednego z Polskich Klubów Automobilowych, którego członkowie w klasie samochodów turystycznych osiągną największą ilość pierwszych miejsc, — Krakowskiemu Klubowi Automobilowemu.

Dla motocykli:

1) Nagrodę ofiarowaną przez Gminę Zakopane dla motocyklu klasy B. (motocykl z wózkiem) za osiągnięcie najlepszego czasu, — p. J. Knapikowi.

2) Nagrodę ofiarowaną przez p. d-ra Michała Hładija Vice-Prezesa Krakowskiego Klubu Automobilowego dla motocyklu klasy A. (bez wózka) za osiągnięcie najlepszego czasu, — p. B. Miśkiewiczowi.

3) Nagrodę ofiarowaną przez Krakowski Klub Automobilowy dla motocyklu klasy B. (motocykl z wózkiem) dowolnej kategorji, który w ogólnej klasyfikacji motocykli z wózkami osiągnie drugie miejsce, — p. A. Naormiakowskiemu.

4) Nagrodę ofiarowaną przez Krakowski Klub Automobilowy dla motocyklu klasy B. (motocykl z wózkiem) dowolnej kątegorji, który w ogólnej klasyfikacji motocykli z wózkami osiągnie trzecie miejsce, — p. Inż. R. Zagórskiemu.

5) Nagrodę ofiarowaną przez Krakowski Klub Automobilowy dla motocyklu kasy A. (bez wózka) dowolnej kategorji, który w ogólnej klasyfikacji motocykli bez wózków zajmie drugie miejsce, — p. J. Gabryschowi.

6) Nagrodę Krakowskiego Klubu Automobilowego dla motocyklu klasy A. (bez wózka) dowolnej kategorji, który w ogólnej klasyfikacji motocykli bez wózków zajmie trzecie miejsce, — p. E. Kustanowiczowi.

7) Nagrodę ofiarowaną przez Krakowski Klub Automobilowy dla motocyklu klasy A. (bez wózka) kategorji do 250 cm.³, który osiągnął najlepszy czas a nie zdobył jednej z nagród wymienionych pod 2, 5, 6, — p. E. Littekowi.

8) Nagrodę ofiarowaną przez Krakowski Klub Automobilowy dla motocyklu klasy A. (bez wózka) kategorji od 250 do 350 cm.³, który osiągnie najlepszy czas po zdobywcach nagród wymienionych pod 2, 5, 6, — p. W. Gargulowi.

9) Nagrodę ofiarowaną przez Krakowski Klub Automobilowy dla motocyklu klasy B. (z wózkiem) kategorji dowolnej, który w ogólnej klasyfikacji motocykli z wózkami osiągnie pierwsze miejsce, — p. J. Knapikowi.

Przyznano plakiety pamiątkowe w myśl 19-go punktu regulaminu „Wyścigu“.

Dla motocykli:

Pp.: W. Gargulowi, J. Gabryschowi, E. Kustanowiczowi, J. Knapikowi, H. Kreminowi, J. Lityńskiemu, E. Littekowi, B. Miśkiewiczowi, A. Naormiakowskiemu, T. Rudawskiemu, J. Stillerowi, pani Wrońskiej, Zawidowskiemu, R. Zagórskiemu.

Dla samochodów:

Pp.: M. Albinowskiemu, T. Bukowieckiemu, P. Bitschanowi, A. Dygatowi, B. Frühlingowi, A. Kaplińskiemu, pani J. Kriegerowej, Z. Krauze, Inż. H. Liefeldtowi, E. G. von Ventzel Mosau, M. Münzowi, hr. A. Potockiemu, J. Ripperowi, S. Romerowi, pani H. Schielowej, S. Szwarcsztajnowi, d-rowi R. Vetterli, B. Waydowskiemu, F. A. Wysockiemu, W. Zakrzeńskiemu.

Reprezentacja. Kluby afiljowane przysłały swoich przedstawicieli. Przybyli: z Automobilklubu Polski Sekr. Gen. p. A. Fuchs; ze Śląskiego Klubu Automobilowego Sekr. Gen. p. inż. Bukowski; z Małopolskiego Klubu Automobilowego Prezes hr. Gen. Robert Lamezan; z Wielkopolskiego Klubu Automobilowego p. inż. Wiktor Maćkowiak, p. H. Linke.

Redakcję czasopisma „Auto“ zastępował p. Marjan Krynicki; inne czasopisma sportowe i codzienne przysłały również swoich przedstawicieli.

Małopolski Klub Automobilowy zorganizował na wyścig specjalną wycieczkę złożoną z kilku samochodów.

Na wyścigu reprezentowane były również Władze Rządowe, Autonomiczne, a także Polskie Towarzystwo Tatrzańskie.

Podziękowanie. W pracach organizacyjnych wyścigu brali udział następujący panowie: Bukowiecki, T. Cybulski, W. inż. A. Chmurski, poseł M. Dąbrowski, A. Dygat, dr. M. Hładij, inż. R. Herget, J. Judkiewicz, dr. A. Kwiatkowski, dr. K. Kaden, dr. St. Kwiatkowski, Z. Kwiatkowski, J. Kaden, W. Łaszczyński, inż. S. Meyer, R. Malczewski, J. Meyer, dr. B. Macudziński, inż. M. Nanowski, Oppenheim, J. Pawlikowski, Ppłk. dr. T. Piotrowski, hr. A. Potocki, W. Ripper, hr. P. Rostworowski, M. Rodziewicz, T. Rząca, W. Rubczyński, inż. Schmeidl, dr. H. Szatkowski, hr. A. Starczeński, G. Turnau, E. Urban, M. Walter, W. Wawreczka, A. Żmuda, S. Żychoń.

Za Komisję Sportową Krakowskiego Klubu Automobilowego

Sekretarz *Jerzy Judkiewicz.*

Vice-Prezes *dr. Bolesław Macudziński.*

Za zgodność Sekretarz klubu *Jan Meyer.*



Śląski Klub Automobilowy

Katowice, Poprzeczna 6, telefon 22-39.

PROTOKUŁ

JURY ZJAZDU GWIAŹDZISTEGO W KATOWICACH w dniu 27 sierpnia 1927 roku.

Obecni: Przewodniczący mecenas F. Sznarbachowski (A. P.), dr. Adam hr. Potocki (K. K. A.), Tadeusz Bukowiecki, Sekr. Gen. K. K. A., p. Dębicki, Sekr. Gen. M. K. A., inż. Bukowski, Sekr. Gen. S. K. A.

Jury po rozpatrzeniu i przeliczeniu książeczek drogowych ustaliło wyniki wedle załączonej tabeli. Następnie zaś po dokładnej weryfikacji wyników jazdy gwiaździstej a na podstawie autoratywnej interpretacji i wyjaśnień Prezesa Komisji Sportowej Śl. Klubu Automobilowego inż. Bukowskiego rozdzieliło w następujący sposób nagrody:

1) Nagroda wędrowna Śląskiego Klubu Automobilowego przeznaczona dla tego Klubu afiljowanego, którego członkowie rzeczywiści ukończą zjazd z największą ilością punktów dodatnich razem wziąwszy, przyznana została Krakowskiemu Klubowi Automobilowemu.

2) Nagroda Śląskiego Klubu Automobilowego za najliczniejszy udział przeznaczona dla klubu, którego członkowie, oraz wprowadzeni przez Klub goście razem uzyskają największą ilość punktów dodatnich, otrzymanych przez pomnożenie liczby samochodów przez ilość przejechanych kilometrów,— przyznana została Krakowskiemu Klubowi Automobilowemu.

3) Nagroda wędrowna Towarzystwa Ubezpieczeń „Vesta“ w Poznaniu dla Klubu, którego członkowie

uzyskają najlepsze wyniki — przyznaną została Krakowskiemu Klubowi Automobilowemu.

4) Nagroda Automobilklubu Polski za największą ilość przejechanych kilometrów przyznaną została p. Władysławowi Zakrzeńskiemu z K. K. A., który prowadząc wóz naprzemian z p. S. Żychoniem z K. K. A. przebył na Chryslerze 1000 klm. w 19 godz. 25 min., zyskując $79^{8}/_{10}$ punktów dodatnich.

5) I-sza nagroda przeznaczona przez Śl. Klub Automobilowy dla samochodu uzyskującego najlepszy pod względem ilości punktów dodatnich i przy utrzymaniu szybkości w granicach deklarowanych w myśl § 10 regul. Zjazdu, przyznana została p. Wilhelmowi Ripperowi z K. K. A., który na Lancji przebył 817 klm. w 18 godz. 15 min., zyskując $66^{8}/_{10}$ punktów dodatnich.

6) II-ga nagroda na podstawie analogicznej kwalifikacji przyznaną została p. Lundowi z Wielkopolskiego Klubu Automobilowego, który na wozie Fiat przebył 740 klm. w 19 godz. 6 min., zyskując $63^{3}/_{10}$ punktów dodatnich.

7) III-cią nagrodę wedle analogicznej klasyfikacji p. Stanisławowi Szwarcsztajnowi z K. K. A., który na wozie „ADM" 3 litry przebył 647 klm. w 13 godz. 36 min., uzyskując $56^{2}/_{10}$ punktów dodatnich.

8) Nagrodę z dwu„ przeznaczonych dla samochodów, które uzyskają najlepsze z kolei wyniki pod względem punktów dodatnich bez deklarowania przeciętnej szybkości przyznano p. Goldowi z S. K. A., który przebył 607 klm. na wozie Citroën w 16 godz. 30 min., prowadząc wóz cały czas sam i zyskując 43 punkty dodatnie.

9) Drugą nagrodę na podstawie analogicznej klasyfikacji przyznano p. Jabłońskiej z K. K. A., która na wozie marki Citroën przebyła 607 klm. w 16 godz. 30 min., prowadząc samochód na zmianę z p. inż. Hergethem z K. K. A., zyskując 43 punktów dodatnich.

10) Nagrodę za wytrwałość przeznaczoną dla członka rzeczywistego jednego z Klubów Polskich, który przez cały szlak Zjazdu Gwiaździstego prowadził samochód osobiście, przyznano p. Wilhelmowi Ripperowi z K. K. A., który na przestrzeni 817 klm. wóz sam prowadził.

11) Nagrodę za najlepszą regularność po przeprowadzeniu obliczeń przyznać ma Komisja Sportowa Śl. Klubu Automobilowego.

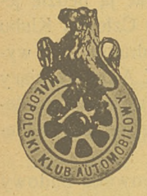
Wszystkim uczestnikom Zjazdu, którzy przybyli do Katowic, wymienionym w tabeli wyników, przyznało Jury plakiety pamiątkowe w myśl regulaminu Zjazdu.

Za zgodność

Tadeusz Bukowiecki.

Zjazd Gwiaździsty do Katowic 1927 r.

Nr.	NAZWISKO ZAWODNIKA	Ilość przejechanych klm.	Ilość nadliczbowych klm.	Za nadliczbowe klm.	Za nie osiągnięcie przepisanej szybkości	Za spóźnienie	Za deklarowaną szybkość		Za przybliżenie do deklar. szybkości	Razem punktów		Rezultat		UWAGA
				+	—	—	+	—	+	+	—	+	—	
1	Zakrzeński . .	1000	700	84	—	5,2	—	—	—	84	5,2	79,8	—	K. K. A.
2	Gold	607	307	43	—	—	—	—	—	43	—	43	—	Ś. K. A.
3	Jabłońska . .	607	307	43	—	—	—	—	—	43	—	43	—	K. K. A.
4	Pawlikowski .	682	382	49,7	—	9	—	—	—	49,7	9	40,7	—	K. K. A.
5	Żmigrod . . .	612	312	37,5	—	—	—	—	—	37,5	—	37,5	—	Ś. K. A.
6	Jende	439	139	16,8	—	—	—	—	—	16,8	—	16,8	—	A. W.
7	Sułocki . . .	429	129	15,8	—	—	—	—	—	15,8	—	15,8	—	Ł. K. A.
8	Walter . . .	430	130	15,6	6,3	—	—	—	—	15,6	6,3	9,3	—	K. K. A.
9	Maćkowiak . .	363	63	8,2	3,3	—	—	—	—	8,2	3,3	4,9	—	A. W.
10	Marchwicki . .	315	15	2,1	—	—	—	—	—	2,1	—	2,1	—	K. K. A.
11	Szułczyński . .	363	63	9,1	12,9	—	—	—	—	9,1	12,9	—	3,8	A. W.
12	Eisert	383	83	10,0	21,9	2,2	—	—	—	10	24,1	—	14,1	Ł. K. A.
13	dr. Tomczyk .	327	27	3,5	21,0	—	—	—	—	3,5	21,0	—	17,5	K. K. A.
1	Ripper . . .	817	517	67,2	—	—	—	0,4	—	67,2	0,4	66,8	—	K. K. A.
2	Lund	740	440	63,9	—	—	—	0,6	—	63,9	0,6	63,3	—	A. W.
3	Szwarcsztein .	647	347	45,1	—	—	7,5	—	3,6	56,2	—	56,2	—	K. K. A.
4	Szydelski . .	612	312	37,5	—	—	5	—	4	46,5	—	46,5	—	Ś. K. A.
5	Pfau	501	201	28,1	—	—	7	—	3,6	38,7	—	38,7	—	M. K. A.
6	Wawreczko . .	534	234	30,4	—	—	—	3,8	—	30,4	3,8	26,6	—	K. K. A.
7	Dominik . . .	372	72	10,1	—	—	2,5	—	6	16,2	—	16,2	—	Ś. K. A.
8	Grabowski . .	393	93	12,1	—	—	—	2,6	—	12,1	2,6	9,5	—	A. P.
9	Regulski . . .	336	36	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	A. P.



Małopolski Klub Automobilowy

Lwów, 9, Hotel Krakowski, telefon 3-73, 34-29, 48-48.

Godziny biurowe od godziny 17-ej do 19-ej.

KOMUNIKAT № 7.

1. *Wydział M. K. A.* Mocą uchwały Wydziału zapadłej na posiedzeniu odbytem dnia 27 czerwca r. b. do Wydziału kooptowany został p. Franciszek Hulimka, wobec tego skład Wydziału M. K. A. przedstawia się następująco:

Prezydjum: Prezes gen. hr. Lamezan-Salins Robert, viceprezes I inż. Rubczyński Władysław, viceprezes II hr. Skarbek Stanisław, viceprezes III inż. Teodorowicz Mieczysław. Sekretarz gen. Dębicki Karol. Skarbnik dr. Faliszewski Adam. Gospodarz dr. Wysoczański Bronisław.

Członkowie: inż. Bratro Emil, ppłk. Damski Władysław, mjr. Gaweł Marjan, Hulimka Franciszek, inż. Juhre Aleksander, dr. Stenzel Stefan, mjr. Sołtyński Tadeusz, inż. Weiss Kazimierz.

2. *Komisja Sportowa M. K. A.* W myśl uchwały Walnego Zgromadzenia z dn. 11 czerwca r. b. w skład Komisji Sportowej M. K. A. weszli: inż. Rubczyński Władysław, mjr. Gaweł Marjan, p. Hulimka Franciszek, inż. Juhre Aleksander, mjr. Sołtyński Tadeusz, dr. Stenzel Stefan, inż. Teodorowicz Mieczysław, inż. Waydowski Bolesław.

3. *Komisja Balotująca M. K. A.* hr. Bielski Juljusz, p. Cieński Ludomir, p. Dropiowski Mieczysław, p. Horodyski Franciszek, inż. Kremer Stanisław, dyr. Powidzki Kazimierz, p. Somerstein Alfred, dyr. Stwiorok Stanisław, hr. Tyszkiewicz Stanisław, hr. Starzeński Leopold.

4. *Komisja Rewizyjna M. K. A.* Do Komisji Rewizyjnej powołani zostali: inż. Albinowski Mieczysław, inż. Lisowski Konrad, dyr. Powidzki Kazimierz.

5. *Kontrolerzy ruchu.* W jednym z poprzednich komunikatów otworzyliśmy listę członków Wydziału M. K. A. upoważnionych przez Min. Rob. Publ. do kontrolowania ruchu ulicznego; dalsze upoważnienia otrzymali: hr. Skarbek Stanisław, dr. Stenzel Stefan, inż. Juhre Aleksander, inż. Weiss Kazimierz, dyr. Orzechowski Zbigniew, p. Gaweł Marjan, p. Dębicki Karol.

6. *Informacje o stanie dróg.* Sekretarjat M.K.A. przystąpił do opracowania zestawienia stanu dróg na podstawie informacyj udzielanych przez członków M.K.A. W związku z powyższem zwracamy się do wszystkich członków M. K. A. o nadsyłanie do Sekretarjatu zdobywanych wciąż, podczas wycieczek i podróży wiadomości o:

1) stanie dróg w danej okolicy, lub na danej przestrzeni;

2) przeciętnej chyżości, możliwej do rozwinięcia na danej drodze;

3) stanie hoteli, zajazdów i garaży;

4) miejscach zakupu materjałów pędnych i smarów oraz wszelkich własnych uwag, mogących mieć znaczenie i wartość dla automobilisty.

7. *Jazda po Lwowie.* M. K. A. zamierza opracować wykaz ulic m. Lwowa, stan których uniemożliwia komunikację automobilową.

8. *Starania o uzyskanie zamkniętego obwodu szosy.* Odczuwając brak odpowiedniego terenu dla wyścigów i imprez automobilowych M. K. A. zamierza rozpocząć starania o uzyskanie w pobliżu Lwowa zamkniętego obwodu szos i apeluje do P. T. Członków o poparcie tych zamierzeń.

9. *Wycieczki Klubowe.* W sezonie letnim M. K. A. organizuje niedzielne i świąteczne wycieczki automobilowe.

10. *Informacje o szoferach.* Sekretarjat M. K. A. prosi P. T. Członków o nadsyłanie informacyj o szoferach ze szczegółowem wymienieniem ich kwalifikacyj. Zestawienie powyższych informacyj oddaje Sekretarjat do dyspozycji P. T. Członków M. K. A.

Sekretarz M. K. A. *K. Dębicki.*

Prezes M. K. A. *R. hr. Lamezan-Salins.*

KOMUNIKAT № 8.

1. *Nowi członkowie M. K. A.* Mocą uchwały Komisji Balotującej zostali przyjęci w poczet członków zwyczajnych M. K. A. pp.: Henryk Arctowski, Gerhardt Francke, Michał Pawlikowski, Tadeusz hr. Potocki, Tadeusz Skolimowski, Tadeusz Sulimirski, Stanisław Zawidowski-Weissmann.

W poczet członków nadzwyczajnych M. K. A. pp.: Zygmunt Lityński, Sergjusz Tomek.

2. *Odznaki z wyścigów.* Wydział M. K. A. wzywa P. T. Członków, którzy podczas wyścigów odbytych w dniu 12 czerwca b. r. otrzymali klubowe opaski lub inne odznaki do złożenia takowych w czasie jaknajkrótszym w Sekretarjacie klubu.

3. *Tryptyki.* Z powodu wzmożonych zapotrzebowań na tryptyki i książeczki z przepustkami granicznemi M. K. A. prosi swych członków o nieodkładanie starań o powyższe zaświadczenia do ostatniej chwili.

Przeciętny czas trwania formalności związanych z wystawieniem tryptyku lub książeczki z przepustkami granicznemi trwa jeden tydzień.

Pragnący otrzymać tryptyk lub inne zaświadczenie winien z góry uiścić całkowitą należność i winien wypełnić i podpisać odpowiednie zobowiązanie ubezpieczeniowe. Chcąc pójść na rękę P. T. Członkom, przebywającym stale poza Lwowem, Sekretarjat M. K. A. wysyła na żądanie formularze zobowiązań ubezpieczeniowych, które po wypełnieniu i podpisaniu należy zwrócić do Sekretarjatu z podaniem kraju na jaki ma być wystawiony żądany tryptyk.

4. *Licencje sportowe.* Przypominamy o obowiązku posiadania licencji sportowej przy braniu udziału we wszelkich imprezach samochodowych.

5. *Odznaki klubowe i czapki reprezentacyjne.* M. K. A. zachęca swych członków do nabywania czapek reprezentacyjnych (Firma J. Wittmann, Lwów, ul. Trybunalska 1), których posiadanie, szczególnie podczas wszelkich oficjalnych wystąpień jest bardzo pożądane. Odznaki na czapki w najbliższych dniach będą do nabycia w Sekretarjacie Klubu.

Również pożądanem jest, by przy wszelkich oficjalnych wystąpieniach wozy zaopatrzone były w odznaki klubowe. Odznaka projektu prof. Batowskiego, zastępująca dotychczasowe chorągiewki klubowe, jest pięknie wykonaną i doskonale harmonizuje z kształtami wozów wszelkich typów bez wyjątku.

Odznaki w cenie 80 zł. nabywać można w Sekretarjacie Klubu codziennie w godzinach urzędowych. Członek nabywający odznakę wypełnić winien deklarację, w myśl której zobowiązuje się, że: a) odznaka jest nadal własnością Klubu, a członek M. K. A. używa jej tytułem wypożyczenia; b) występując z M. K. A. odznakę zwróci Klubowi; c) umieszczać ją będzie jedynie na wozie, który jest własnością Członka Klubu i odstępować jej nie będzie osobom drugim bez wyraźnej zgody M. K. A. Członkowie M. K. A. posiadający już odznakę otrzymają wkrótce wyżej wymienioną deklarację, którą zechcą wypełnić i przesłać do Sekretarjatu Klubu.

6. *Informacje o drogach.* a) Z powodu budowy mostu żelbetowego na potoku w Zimnej Wodzie 11·25 klm. drogi państwowej w Nr. 9/8 Lwów — Lubień — Sambor — Strzelbice komunikacja odbywać się będzie przez przeciąg około trzech miesięcy przez obok wykonany most tymczasowy. Przewóz ciężarów dozwolony do czterech tysięcy klg.; b) na drodze wojewódzkiej Tatarów—Worochta z powodu przebudowy mostu na Prucie zajdzie przerwa w komunikacji kołowej od dnia 5 — 15 sierpnia b. r.; a) z powodu przebudowy mostu na drodze Nr. 9 w 308 klm. gm. Kamionka Wołoska pow. Rawskiego komunikacja przerwaną została do dnia 1 października b. r.

Sekretarz M. K. A. *K. Dębicki.*

Prezes M. K. A. *R. hr. Lamezan-Salins.*



Automobilklub Wielkopolski

Poznań, Kantaka 1.

Godziny urzędowania 9 — 18.

Łódzki Klub Automobilowy

Łódź, ul. Piotrkowska 72.

URZĘDOWE

Powiatowy Zarząd Drogowy w Białymstoku podaje do wiadomości osobom zainteresowanym, że w powiecie Białostockim na drogach publicznych istnieją następujące przeszkody dla ruchu samochodowego.

1) Szosa № 3 Warszawa — Białystok pomiędzy Jeżewem i Białymstokiem zamknięta jest całkowicie aż do odwołania dla ruchu samochodowego, z powodu budowy mostu w Żółtkach, objazd przez Kruszewo.

2) Szosa № 3 Białystok — Wasilków — Grodno, przejazd utrudniony z powodu wałowania jezdni w klm. od № 94 do 200, czas trwania robót do dnia 15 października b. r.

3) Szosa Białystok—Knyszyn—Osowiec, przejazd utrudniony z powodu wałowania jezdni oraz budowy mostów, przy których wykonane są lub będą objazdy. Czas trwania robót do dnia 15 listopada b. r.

4) Szosa № 22 Łomża — Strękowa — Góra — Osowiec — Karpowicze — Grodno, przejazd utrudniony z powodu budowy mostów żelbetowych w klm. 77 i 85, przy których będą wykonane objazdy. Czas trwania robót do dnia 15 października b. r.

5) Szosa № 3/5 Białystok — Baranowicze przejazd utrudniony z powodu budowy mostów żelbetowych w klm. 16 i 31, przy których objazdy są wykonane. Czas trwania robót do dnia 15 października r. b.

6) Szosa № 3/4 Białystok — Zabłudów przejazd utrudniony z powodu budowy mostu w klm. 13, przy którym wykonany jest objazd. Czas trwania robót do do dnia 15 października b. r.

Powiatowy Zarząd Drogowy w Wołkowysku podaje do wiadomości, że w dniu 20 sierpnia r. b. została rozpoczęta odbudowa żelbetonowego mostu I kl. na 47 klm. szosy № 3/8 przez rzekę Szeptę w Brzostowicy Małej pow. Grodzieńskiego.

Z powodu przeniesienia trasy szosy ze względów technicznych na nowe miejsce odbudowa objazdu okazała się zbyteczną i komunikacja ma się odbywać przez stary most.

Przypuszczalny termin wykończenia robót 15. X. 1927 r.

Sygnały samochodowe będą wystawione z chwilą rozpoczęcia robót przy połączeniu istniejącej jezdni z nową.

Kierownik Powiatowego Zarządu Drogowego w Sokółce komunikuje, iż droga państwowa № 3 w km. 245, 246 i 247 na odcinku Kuźnica — Grodno, została zamknięta dla ruchu wobec dokonywanej przebudowy. Prowizoryczny objazd urządzony jest obok drogi.

Kierownik Powiatowego Zarządu Drogowego w Sokółce komunikuje, iż most w km. 261 drogi państwowej na odcinku Kuźnica — Grodno, wobec złego stanu i przygotowań do odbudowy zostaje zamknięty dla ruchu.

Dla przejazdu wybudowany został prowizoryczny most objazdowy obok mostu dotychczasowego.

Państwowy Zarząd Drogowy w Zaleszczykach donosi, że wskutek oberwania chmury w okolicy i powstałej powodzi została zamuloną i miejscami zawaloną naniesionym z gór kamieniem droga № 7/10 Zaleszczyki — Okopy Św. Trójcy na długości około 2 km. pod Dobrowlanami (km. 2, 3 i 4), oraz częściowo uszkodzony (podmycie jarzma, uszkodzenie w kilku miejscach przyczółków i utworzenie wyrwy za przyczółkiem) most № 5/2 w Dobrowlanach. Komunikacja na moście została zamkniętą, a ruch odbywa się poblizkim objazdem, nie wykluczającym ruchu samochodowego. Do naprawy mostu bezzwłocznie przystąpiono, jak również do usuwania z drogi naniesionych kamieni. Przypuszczalnie w przeciągu tygodnia droga i most zostaną doprowadzone do stanu pierwotnego.

Powiatowy Zarząd Drogowy na pow. Konecki podaje do wiadomości:

1) iż przejazd po drodze powiatowej bitej Wołów—Chlewiska jest zamknięty skutkiem budowy mostu na rz. Czarnej we wsi Niekłań, co trwać będzie do połowy października r. b.; objazd po drodze gruntowej istnieje;

2) iż przejazd po drodze powiatowej bitej Szydłowiec — Przysucha pomiędzy wsiami Pawłowem i Chlewiskami jest utrudniony skutkiem przebudowy jezdni, co trwać będzie do końca września r. b.

Powiatowy Zarząd Drogowy w Kolnie komunikuje, że na szosie Kolno—Kisielnica na klm. 14, 15 i 16 w pobliżu Kolna prowadzi się kapitalny remont szosy. Ruch automobilowy na tym odcinku odbywa się bez przeszkód jednak z pewnym utrudnieniem ze względu na brak objazdu.

Starosta powiatu Poznańskiego zawiadamia, że powiat Poznański uruchomił roboty około wyprostowania niebezpiecznego zakrętu na drodze państwowej Trakt Poznański № 17 w odcinku Poznań — Ławica. Ukończenia odnośnych robót przewiduje się na 15 września 1927 r.

W czasie trwania wyżej wymienionych prac nie będzie publiczny ruch komunikacyjny wstrzymany.

Powiatowy Zarząd Drogowy w Tucholi rozpoczął w tych dniach budowę mostu na kanale jezior Silno—Grochowo granica powiatów Chojnice—Tuchola. Wszelka publiczność jadąca jak i pieszo idąca odnośną szosą winna zważać na nową budowę i użyć do przejścia wzgl. przejazdu obok urządzony most prowizoryczny.

Powiatowy Urząd Budownictwa w Strzelnie podaje do wiadomości, że przystąpił do sypania nowych powłok na następujących szosach:

a) Strzelno—Kruszwica w klm. od 3,0— 4,0
b) Kostrzyń—Toruń „ „ „ 80,0—80,7
c) Kruszwica—Młyny „ „ „ 13,5—14,5
Prace powyższe trwać będą na szosie wym.
pod a) w czasie od 30. 8. — do 3. 9. 1927
pod b) w czasie od 4. 9. — do 9. 9. 1927
pod c) w czasie od 10. 9. — do 16. 9. 1927

Państwowy Zarząd Drogowy w Słonimie komunikuje, że z powodu remontu, odcinek szosy 3/14 na 85 km. od 3 do 7 hekt., poczynając od dnia 26 sierpnia r. b. został zamknięty dla ruchu kołowego i samochodowego. Znaki ostrzegawcze ustawiono. Objazd lewą stroną w kierunku drogi.

Urząd Budownictwa Września komunikuje, że z powodu budowy mostu żelbetowego na szosie państwowej Września — Strzałkowo w obrębie gminy Bierzglin, wstrzymuje się wszelki ruch pojazdami mechanicznemi i konnemi.

Drogę okrężną wyznacza się przez Gutowo Wielkie.

Powiatowy Zarząd Drogowy w Augustowie komunikuję, że z powodu odbudowy mostu № 6/I na kilometrze 6 drogi bitej powiatowej Murowany — Lipsk — Sopockinie, na odcinku dług. 0,5 kilometra jest przerwana komunikacja po drodze bitej, natomiast skierowana jest ona na drogę gruntową, przez wieś Hołynkę. Objazd boczną drogą ma $1^1/_2$ klm. długości.

Most odbudowany będzie w ciągu sześciu miesięcy t. j. do dnia 1/III 1928 r.

Wydział Powiatowy w Chojnicach podaje niniejszem do wiadomości, że w czasie od 1 sierpnia do 15 września b. r. wskutek budowy mostu w Rytlu (powiat chojnicki) na szosie Chojnice, Tczew, nastąpi w wymienionej miejscowości utrudnienie w komunikacji drogowej ponieważ należy używać tam mostu prowizorycznego.

To samo dotyczy budowy mostu w Czersku w czasie od 16 września do 2 października b. r. na tej samej szosie.

Wydział Powiatowy w Środzie komunikuje, że w czasie od 1 września do 1 października 1927 r. zajdzie ograniczenie komunikacji kołowej na drodze państwowej № 17/6 Kostrzyń — Toruń na przestrzeni od km. 5,3 przed Sannikami do 7,173 granica powiatu poznańskiego, — powodu przebudowy szosy na bruk w miejscowości Sanniki oraz odnowy jezdni tłuczniowej. Ruch kołowy na wymienionej przestrzeni odbywać się będzie na latówce obok jezdni kamiennej.

Budowniczy powiatowy w Chodzieży podaje do wiadomości, że szosę Śmiłowo-Chocież (ul. Notecka w Chocieży) od klm. 18,5—19,0 z powodu wykonania bruku zamyka się z dniem 2 sierpnia b. r. dla ruchu kołowego na przeciąg 3 tygodni.

Objazd kieruje się drogą okrężną.

Komunikat. Z powodu budowy mostu żelbetowego na potoku w Zimnej Wodzie na klm. 11·25 drogi państwowej Nr. 9/8 Lwów—Lubień—Sambor—Strzelbice odbywać się będzie przez przeciąg około 3 miesięcy komunikacja kołowa przez obok wykonany most tymczasowy.

Przewóz ciężarów dozwolony do 4.000 kg.

Wydział powiatowy w Strzelnie podaje do wiadomości, że tut. urząd budowlany przystąpił do sypania nowych powłok na szosie państwowej Kostrzyń-Toruń na klm. 70,0 do 71,1.

Prace powyższe trwać będą w czasie od 12 sierpnia do 20 sierpnia r. b.

Ten sam urząd budowlany podaje również do wiadomości o przebudowie szosy Strzelno - Nożyczyn na klm. od 6,5—7,5 i od 10,0—10,5.

Prace powyższe trwać będą od 22 sierpnia 1927 r. do 4 września b. r.

Powiatowy Zarząd Drogowy w Zamościu donosi o przerwie komunikacji:

1. z powodu przebudowy szosy na odcinku drogi Nr. 9/5 Zwierzyniec-Biłgoraj pod Zwierzyńcem (czas twania przebudowy do dnia 1/X r. b.);

2. budowy mostu na rzece Ładzie pod Biłgorajem na drodze Nr. 9/5 Biłgoraj-Krzesów. (Czas trwania budowy do dnia 1/VII 1928 r.).

W miejscach przebudowy zrobiono objazdy.

Zarząd Drogowy pow. Łódzkiego komunikuje, że zostanie utrudniona komunikacja dla ruchu ciężarowego i samochodowego od 24 sierpnia do 24 września r. b. na drodze Zgierz-Ozorków na klm. 8 i 9 z powodu przebudowy jezdni.

Objazd na klm. 8 należy kierować wzdłuż drogi poza rowem na klm. 9 około wsi Kania-Góra drogami gruntowemi.

Zarząd Drogowy pow. Kaliskiego donosi, że dnia 7 sierpnia r. b. została otwarta komunikacja na nowozbudowanej drodze bitej Kalisz—Kościelna Wieś—Kuchary na trasie Kalisz — Pleszew—Poznań. Odległość od Kalisza do Pleszewa wynosi 27 klm. (przez Janów 34 klm.).

Starosta pow. Poznańskiego komunikuje, że powiat Poznański uruchomił roboty około odnowienia przepustu na drodze państwowej Ostrów — Poznań Nr. 16/3 w klm. 113,870 w odcinku Krzesinki. Ukończenie odnośnych robót przewiduje się na 10 września 1927 r.

W czasie trwania wyżej wymienionych prac nie będzie publiczny ruch komunikacyjny wstrzymany.

Również roboty około remontu drogi powiatowej Swarządz—Mur.—Goźlina w odcinku Kobylnica—Wierzonka. Ukończenie odnośnych robót przewiduje się na 15 sierpnia 1927 r.

W czasie trwania wyżej wymienionych prac nie będzie publiczny ruch komunikacyjny wstrzymany.

Okręgowy Zarząd Dróg w Brzeżanach zawiadamia, że na drodze Zagrobela — Rohatyn Nr. 331 na odcinku od Brzeżan do Tarnopola rozpoczął tut. Zarząd przebudowę drogi w klm. 5, 6, 42 i 43 oraz budowę mostu żel. bet. o świetle 30 m. w klm. 52 — przez co powstało utrudnienie komunikacji dla ruchu samochodowego.

Tymczasowy Zarząd powiatowy w Żywcu zawiadamia, iż powstała przerwa w komunikacji na drodze powiatowej Żywiec—Polhora w klm. 9.500 z powodu budowy większego mostu. Urządzony prowizoryczny przejazd w bród może służyć dla ruchu autobilowego tylko przy nizkim stanie wód.

Budowa mostu potrwa przypuszczalnie 3 miesiące.

Wydział powiatowy w Kałuszu oznajmia, że z powodu przebudowy mostu przez rzekę Łomnicę, na drodze Kałusz—Landestreu w klm. 4 komunikacja jest przerwana.

Komunikacja zostanie podjęta przypuszczalnie w połowie września b. r.

Zarząd Drogowy powiatu Bielskiego na podstawie reskryptu M. R. P. uprasza o bezpłatne nmieszczenie w najbliższem wydaniu „Dziennika Białostockiego“ następującego ogłoszenia:

Zarząd Drogowy podaje do wiadomości osobom zainteresowanym, że w powiecie Bielskim Województwa Białostockiego, są następujące przeszkody na drogach publicznych dla jazdy samochodowej:

1. szosa Bielsk — Białowieża — Prużany na klm. 46,47 i 48 za osadą Krzyże, wałowanie jezdni, czas trwania robót do 20 września 1927 r.;

2. szosa Bielsk — Boćki — Siemiatycze na klm. 4 od Bielska obok wsi Piliki, przebudowa mostu. Objazdowy most istnieje obok, dostosowany do ruchu ciężarowego.

Wydział Powiatowy Sejmiku Warszawskiego z dniem 15 sierpnia b. r. przystępuje do kapitalnego remontu szosy wojewódzkiej Wola—Pruszków na odcinku od stacji Włochy do granicy Wielkiej Warszawy (Wola). W czasie wałowania przejazd na tej części szosy będzie całkowicie zamknięty i ruch kołowy winien się odbywać traktem Krakowskim przez kolonję Raków i Solipsy, albo traktem Poznańskim i drogą Poforteczną koło folwarku Jelonek.

Również z dniem 20 sierpnia b. r. przystępuje do budowy mostu na szosie powiatowej t. zw. odnoga na Nadmę, przyczem przejazd po wspomnianej drodze będzie dla ruchu kołowego zamknięty.

Wydział powiatowy w Lisku zawiadamia, że na drodze powiatowej Lutowiska—Cisna w miejscowości Dwernik, oraz Krywe ad Cisna z powodu przebudowy mostów nastąpiła przerwa w komunikacji dla ruchu samochodowego na przeciąg dwóch miesięcy.

Państwowy Zarząd Drogowy w Krośnie zawiadamia, że z dniem 16 sierpnia 1927 r. zamknięto ruch z powodu budowy mostów żel.-betonowych na:

1. moście Nr. 59/2 w klm. 58.383 dr. Nr. 10/2 Chyrów — Miejsce — piastowe na zalewie Osławy w Zagórzu;

2. moście Nr. 91/2 w klm. 91.573 dr. Nr. 10/2 Chyrów — Miejsce — piastowe na potoku pod Rymanowem i

3. moście Nr. 29/8 w klm. 28.975 dr. Nr. 10/3 Lisko — Rostoki na potoku w Jabłonkach na przeciąg około 3 miesięcy.

W czasie tym ruch odbywać się będzie po mostach prowizorycznych, zbudowanych po prawej stronie nowo budowanych mostów.

Przewóz ciężarów dozwolony ad 1., 2. po 4.000 kg. ad 3. — 3.000 kg.

Wydział Powiatowy Sejmiku Prużańskiego donosi, że prowizoryczny most na rzece Tocznicy około m. Szereszewa dł. 46 mtr. położony na drodze brukowanej Szereszów dr. państwowa 3/6 wobec stopniowego zbudowania prawie wszystkich części konstrukcji dolnej (oczepy, dźwigary) nie nadają się dla cięższego ruchu kołowego, zaś ruch samochodowy winien być ograniczony najwyżej do osobowych aut najlżejszego typu. Jednocześnie z niniejszem, umieszcza się przy moście tablice ostrzegawcze. O powyższem powiadomieni zostają Automobilklub w Warszawie i miejscowi właściciele samochodów.

Odbudowa tego mostu zamierza się dokonać zimą z budżetu nadzwyczajnego, żaś do tego czasu konserwowany on będzie doraźnie w miarę zauważonych uszkodzeń.

Zarząd Drogowy pow. Makowskiego ze względu przebudowy jezdni drewnianej na bitą wstrzymuje od dnia 19 sierpnia do 1 października 1927 r. ruch automobilowy na odcinku drogi wojewódzkiej Przasnysz—Drążdziewo—Baranowo (na klm. 20 i 21 od wsi Drążdżewo do Wólki Drążdżewskiej).

Komunikat. Z powodu budowy mostu żelaznobetonowego łukowego na Szkle pod Krakowem w km. 67.3 drogi państwowej № 9/7. Lwów—Janów—Jaworów—Krakowiec—Radymno, odbywać się będzie przez przeciąg 6 miesięcy komunikacja kołowa przez obok wykonany objazd z mostem tymczasowym. Przewóz ciężarów dozwolony do 3.000 kg.

Państwowe Nadleśnictwo Drawsko podaje do wiadomości, że droga publiczna z Drawska do Sierakowa przy końcu lasów tutejszego Nadleśnictwa w pobliżu osady robotniczej Arsenowo, jest do ruchu samochodowego niezdatną z powodu wystąpienia wody zaskórnej, wskutek masowego wyrębu drzewostanów zniszczonych przez sówkę chojnówkę, z połączeniem nadmiernych opadów atmosferycznych w roku ubiegłym i bieżącym.

Taksamo droga publiczna z Leśniczówki Przecznik do Leśniczówki Szóstaki w odległości ca 2 klm. od południowej granicy tutejszego nadleśnictwa.

Również w samej wsi Bronice jest poważna przeszkoda, ponieważ wieś Bronice jest całkiem zalana.

Przeszkody te potrwają dłuższy okres czasu.

Droga do użytku samochodów prowadzi między drogą pierwszą a drugą, a wieś Bronice ominąć należy w kierunku zachodnim, z osady Borzyski Młyn przez oddziały 39, 21, między 6 i 7, i przez oddział 3, droga wychodzi z tutejszego Nadleśnictwa między Leśniczówką Szóstaki a osadą Arsenowo wprost na wieżę ogniową Leśnictwa Szóstaki.

Wydział Powiatowy w Strzelnie podaje niniejszem do wiadomości, że Pow. Urząd Budownictwa przystąpi do sypania powłok na następujących szosach:

a) Kruszwica — Wolawapowska w klm. od 0,4—1,6.

b) Mątwy — Karsk w klm. 12,7—16,0.

Prace powyższe trwać będą na szosie wym. pod a) w czasie od 12.9—17.9 r. b., pod b) w czasie od 17.9—9.10 r. b.

Powiatowy Zarząd Drogowy w Bydgoszczy donosi, że na szosie powiatowej z Bydgoszczy do Wojnowa w km. 7,2—7,7 odnawia się powłokę tłuczniową, przez co ruch kołowy w miejscu tem jest utrudniony. Prace trwać będą od 11 do 18 września r. b.

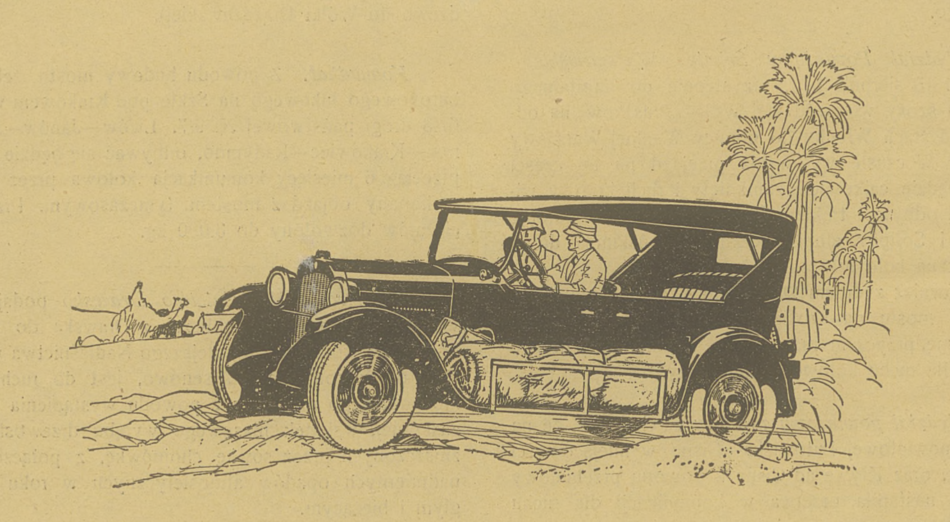
Powiatowy Urząd Budowlany w Kościanie donosi, że z powodu podjętych prac nad remontem mostu konstrukcji drewnianej, położonego na kanale Obra, w klm. 23,3/4 szosy powiat. Leszno — Jerka, będzie w czasie od 8 września do 15 października b. r. pod Krzywiniem utrudniona komunikacja.

Powiatowy Urząd Budownictwa w Bydgoszczy donosi, że na szosie powiatowej z Bydgoszczy do Sępólna pomiędzy Wojnowem i Trzemiętowem w km. 11,7 do 12,8 odnawia się powłokę tłuczniową, przez co ruch kołowy w miejscu tem jest utrudniony. Prace trwać będą do 18 września r. b.

Zarząd Drogowy Powiatu Wieluńskiego zawiadamia, że na drodze państwowej № 15 Wieluńskiej ostatni odcinek szosy przez Osjaków został w tym roku pobudowany i komunikacja łącząca Wieluń z Piotrkowem przez osiedla Osjaków, Rusiec, Szczerców, Bełchatów odbywa się bez przeszkód. Otwarto również komunikację szosową na drodze Wojewódzkiej № 8 Wieluń — Bolesławiec, łącząc w ten sposób Wieluń z Wielkopolską przez osiedla Skomlin, Toplin, Dzietrzkowice, Bolesławiec.

Nadmienia się, że niebawem na drogach tych zostaną ustawione znaki ostrzegawcze oraz drogowskazy.

Zarząd Powiatu w Chrzanowie zawiadamia, że na drodze Szczakowa Wieś — Maczki (dawna granica) nastąpiła przerwa w ruchu wskutek przebudowy mostu w Szczakowej Wsi na potoku „Kozibród". Przerwa w ruchu potrwa 40 dni.





Automobilklub Polski

Sekretarjat czynny od godz. 10 do 4 pp. — Tel. 135-86.

KOMUNIKATY.

WYNIKI „RALLY PAPER"

zorganizowanego przez A. P. w dn. 2 października 1927 r.

Kategorja Pań:

A. Gebethnerowa (Tatra)	czas	$2{,}16^1/_2$
Z. Maryańska (Buick)	„	2,24
N. Marchlewska (Fiat)	„	$2{,}30^1/_2$
M. de Lavaux (Overland Whippet) .	„	2,37
H. Paschalska (Minerva)	„	2,40

Kategorja Panów:

Froelich (Chrysler)	czas	2,12
Bogucki Wł. inż. (Steyr)	„	2,13
Koziański T. (Tatra)	„	2,15
Szczerbiński J. (Mathis)	„	$2{,}17^1/_2$
Salinger T. (Fiat)	„	$2{,}17^1/_2$
Chruszczyński (Fiat)	„	2,18
Rotstern (Chrysler)	„	2,19
Kobyliński (Fiat)	„	2,20
Rogiński St. (Spa)	„	$2{,}22^1/_4$
Regulski J. (Metallurgique) . . .	„	$2{,}24^1/_2$
Kuczewski St. (Tatra)	„	$2{,}24^3/_4$
Łepkowski A. (Chrysler)	„	2,36
Paschalski Wł. (Fiat)	„	2,46

Plakiety otrzymali:

Kategorja Pań: A. Gebethnerowa (srebrną) — czas $2{,}16^1/_2$; Z. Maryańska (bronzową) — czas 2,24.

Kategorja Panów: Froelich (srebrną) — czas 2,12; inż. Bogucki (bronzową) — czas 2,13; T. Koziański (bronzową) — czas 2,15.

Jury: *(—) Cz. Zakrzewski.*
(—) Z. Wachowski.
(—) A. Tuszyński.
(—) J. Grabowski.

Warszawa, dn. 2/X 1827.

Nazwisko	*Start*	*Przyjazd*	*Czas jazdy*	*Ilość klm.*
1. Łepkowski A. (Chrysler) . .	9,46	12,21	2,36	134
2. Froelich (Chrysler)	9,48	12,00,25	2,12,25	114
3. Rotstern (Chrysler) . . .	9,50	12,03	2,19	150
4. Paschalska I. (Minerva) . .	9,52	12,32	2,40	138
5. Regulski J. (Metallurgique) .	9,54	12,18,5	2,24,5	131
6. Rogiński St. (Spa)	9,56	12,18,25	2,22,25	148
7. Salinger T. (Super Fiat) . .	9,58	12,15,5	2,17,5	133
8. Maryańska Z. (Buick) . . .	10,00	12,24	2,24	117
9. Bogucki Wł. (Steyr) . . .	10,02	12,15	2,13	125
10. Marchlewska N. (Fiat) . .	10,04	12,34,5	2,30,5	130
11. Garbarczyk M. (Fiat) . . .	10,06	12,18	2,12	129
12. Chruszczyński (Fiat) . . .	10,08	12,26	2,18	122
13. Paschalski Wł. (Fiat) . . .	10,10	12,56	2,46	129
14. de Lavaux M. (Whippet O.)	10,12	12,49	2,37	120
15. Szczerbiński J. (Mathis) . .	10,14	12,31,5	2,17,5	123
16. Kuczewski E. (Tatra) . . .	10,16	12,40,75	2,24,75	125
17. Gebethnerowa A. (Tatra) .	10,18	12,34,5	2,16,5	115
18. Koziański T. (Tatra) . . .	10,20	12,35	2,15	119
Nie zrobili trasy:				
19. Podhorodeńska (Citroën) .	10,22			
20. Modzelewski (Ursus) . . .	9,44			
21. Kraczkiewicz (Ursus) . . .	9,42			
Poza konkursem:				
22. Kobyliński (Super Fiat) . .	9,40	12,00		
Uszkodzenie samochodu:				
23. Garbarczyk M. (Fiat) . . .	10,06	12,18	2,12	

Na listę Członków-korespondentów Automobilklubu Polski wpisane zostały w roku bieżącym następujące nazwiska:

1. Stefan Bronisław Malinowski — Krasnystaw, woj. Lubelskie.
2. Louis Zorn — Podlaska Wytwórnia Samolotów, Biała Podlaska.
3. Biuro Techniczno-Handlowe „Energja" Sp. z o. o. — Warszawa, ul. Leszno 13.
4. Tow. Akc. Przemysłowo-Handlowe (dawn. Przedsiębiorstw Emila Haeblera) — Łódź, ul. Pusta.
5. Herman Ohlsson — Szelejewo, pow. Koźmin, Wielkopolska.
6. Roman Kuratow-Kuratowski — Warszawa, ul. Trębacka 10.
7. Fabryka Garbarska J. Konarzewski — Warszawa, ul. Szczęśliwicka 60.
8. Jerzy Falęcki — Kobryń, woj. Poleskie.
9. Elektrownia Okręgowa w Zagłębiu Dąbrowskiem Sp. Akc. — Sosnowiec, ul. Sienkiewicza 9.
10. Józef Kerling — Warszawa, ul. Ząbkowska 48.
11. Dr. Bronisław Krystall — Warszawa, ul. Ujazdowska 36.
12. Modrzejowskie Zakłady Górniczo-Hutnicze Sp. Akc. — Sosnowiec.
13. Jadwiga Zofja Kwapińska — Warszawa, Al. Jerozolimska 8 m. 11.
14. Marja Mineyko — Warszawa, Nowe Miasto 23.
15. Maksymiljan Margulies — Lwów, ul. Klementyny Tańskiej 3.
16. Stanisław Milecki — Warszawa, ul. Szopena 1 m. 19.
17. Siegfried Häggberg — Dyrekcja Polskiej Akc. Spółki Telefonicznej, Warszawa, Chmielna 26 m. 9.
18. Marja Baworowska — Sorocko koło Skałata przez Lwów, Tarnopol.
19. Maksymiljan Władysław Czapek — Warszawa, ul. Piękna 21.
20. Ulrich Kortsch — Rawicz, ul. Hallera 2.

21. Karol Albin — Dzuryn, Małopolska.

22. Jakób Rabinowicz — Przemyśl, ul. Dworskiego 40.

23. Edmund Kuczewski — Warszawa, ul. Marszałkowska 136 m. 4.

24. Stanisława Fruzińska—Warszawa, ul. Polna 5.

25. Jeneralne Przedstawicielstwo W. O. Armstrong, Whitworth & Co. Ltd. — Warszawa, ul. Marszałkowkowska 94 m. 9.

26. Wincenty Fichna — Działdowo (Pomorze) ul. Dworcowa 3.

27. Michał Szymon Karski — Warszawa, ul. Wiejska 19.

28. Zygmunt Nagórski — Warszawa, Wspólna 15.

29. Jerzy Meyer — Warszawa, Plac Małachowskiego 2.

30. Mieczysław Rotstein — Warszawa, ul. Wilcza 9a.

31. Adolf Dauman—Warszawa, ul. Senatorska 10.

32. Bank Dyskontowy Warszawski — Warszawa, ul. Fredry.

33. Dr. Stanisław Antecki—Warszawa, ul. Wspólna 15.

34. Mieczysław Zagajski — Warszawa, Żórawia 3.

35. Ignacy Figowe — Warszawa, ul. Tłomackie 2.

36. Michał Friedberg — Warszawa, Senatorska 19.

37. Tadeusz Mierzejewski—Borowiczki, p. Płock.

38. Karpackie Towarzystwo Leśne—Wygoda koło Doliny, Małopolska.

39. Alicja Mińska — Brwinów pod Warszawą.

40. Leon Schultzmann — Borysław.

Znak członków korespondentów.

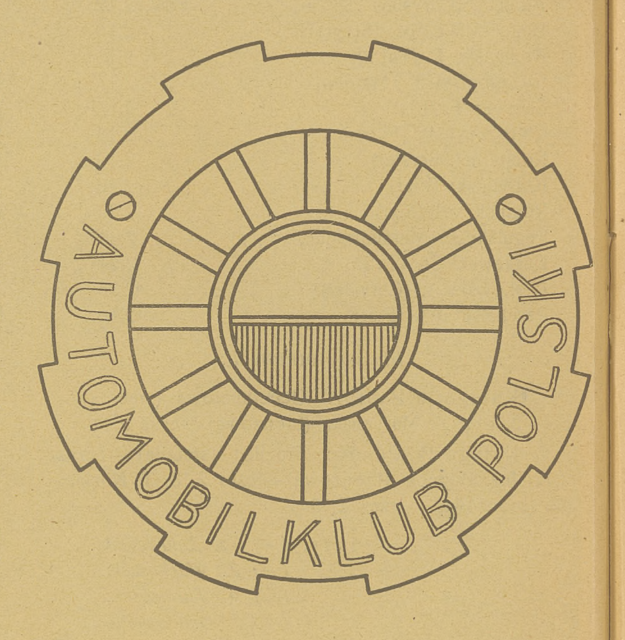
Jak już donosiliśmy, Automobilklub Polski wprowadził nową kategorję członków t. zw. korespondentów. Mogą być nimi jednostki fizyczne, jak również i prawne (firmy, instytucje, spółki akcyjne i t. p.), mające swą siedzibę w kraju.

Członkowie korespondenci korzystają ze wszystkich świadczeń Sekretarjatu Klubu na równi z członkami zwyczajnymi (między innemi otrzymują oni bezpłatnie czasopismo „Auto"), jednakże bez prawa korzystania z lokalu towarzyskiego Klubu i brania udziału w Ogólnych Zebraniach.

Ostatnio wykończony został przez firmę br. Łopieńskich znak przeznaczony dla członków korespondentów.

Podajemy obok jego podobiznę w naturalnej wielkości, jak do umieszczenia na samochodzie.

Znak ten jest do nabycia w Sekretarjacie Klubu po cenie złotych 50; wykonany jest on z bronzu i cały niklowany.





Krakowski Klub Automobilowy

Kraków, ul. św. Jana 11, telefon 124.

Godziny Sekretarjatu: 10—2 i od 5—7.

KOMUNIKAT

Panu Tadeuszowi Koziańskiemu, zamieszkałemu w Warszawie, przyznano plakietę za udział w „Wyścigu Tatrzańskim" w dniu 14 sierpnia b. r.



Małopolski Klub Automobilowy

Lwów, 9, Hotel Krakowski, telefon 3-73, 34-29, 48-48.

Godziny biurowe od godziny 17-ej do 19-ej.



Automobilklub Wielkopolski

Poznań, Kantaka 1.

Godziny urzędowania 9 — 18.

URZĘDOWE

Państwowe Nadleśnictwo Błędno donosi, że z powodu przeprowadzania gruntownej reperacji szosy, zostanie ona zamknięta z dniem 19 września b. r., na przestrzeni Błędno — Śliwice, począwszy od 1,8 do 9,1 klm., na przeciąg trzech miesięcy.

Powiatowy Zarząd drogowy w Wołkowysku podaje do wiadomości, że odbudowa L = 4.30 m. b. (rozpiętość między palami przyczółkowemi) mostu na uroczysku „Świsłoczanka" pod Pieskami, na drodze wojewódzkiej Wołkowysk — Mosty została w dniu 26/IX r. b. ukończona za wyjątkiem dojazdów, zabrukowanie których z powodu osiadania świeżych nasypów zostało odłożone na 1928 rok.

Most jest oddany do użytku publicznego.

Państwowy Zarząd drogowy w Zaleszczykach donosi, że w dniu 16/IX została z powrotem otwarta komunikacja na moście Nr. 5/2 w gminie Dobrowlany, leżącym na drodze państwowej Nr. 7/10 Zaleszczyki — Okopy Św. Trójcy, przerwana skutkiem ostatniej powodzi w pierwszych dniach września.

Powiatowy Urząd budowlany w Kościanie donosi, że z powodu budowy szosy traktu powiatowego Czempin—Osieczna odcinka Gryżyna—Zgliniec będzie w czasie od 10 października do 15 listopada 1927 r. odcinek Gryżyna—Lossówko dla ruchu pieszego i kołowego zamknięty.

Linję komunikacyjną wyznacza się Gryżyna — Osiek — Dębiec Nowy.

Spis samochodów zarejestrowanych w Warszawie w miesiącu lipcu.

Fiat	4	Renault	11	Chrysler	10	Unic	2
Ford	59	Ansaldo	1	OM	2	Skoda	1
Tatra	2	Sizaire	1	Peugeot	4	Oakland	1
Buick	1	Chevrolet	4	Lancia	1	Mathis	1
Jewett	1	Steyr	1	Cadillac	1	Hotchkiss	1
Berliet	1	Citroën	2	Austro-Daimler	1		

Spis samochodów zarejestrowanych w Warszawie w miesiącu sierpniu.

Fiat	7	Benz	1	Chevrolet	5	De Dion B.	1
Ford	45	Chrysler	3	Pontiac	2	Skoda	1
OM	1	Austro-Daimler	3	Studebaker	1	Citroën	3
Peugeot	2	Tatra	5	Buick	2	Dodge	1
Donnet	1	Renault	9	Talbot	1		

Spis samochodów zarejestrowanych w Warszawie w miesiącu wrześniu.

Chevrolet	5	Renault	8	Ford	15	Opel	1
Lorraine-Dietrich	1	Jewett	1	Metallurgique	1	Unic	1
Citroën	4	Fiat	4	Tatra	4		



Automobilklub Polski

Sekretarjat czynny od godz. 10 do 4 pp. — Tel. 135-86.

KOMUNIKATY.

Komunikaty Komisji Sportowej A. P.

I.

Komisja Sportowa A. P. komunikuje, że według zwyczaju, przyjętego od szeregu lat, i w roku bieżącym organizuje Doroczny Zjazd Delegatów Klubów Afiljowanych i Przedstawicieli Prezydjum tychże, lecz w ramach znacznie rozszerzonych, niż w latach ubiegłych. Termin Zjazdu ustalono na dz. 8, 9 i 10 grudnia b. r., program którego jest następujący:

I. Dzień 8/XII po południu: Zebranie ogólne (powitanie przybyłych, zapoznanie się z programem Zjazdu, referaty, dyskusje).

II. Dzień 9/XII rano: zbiórka w Klubie, zwiedzenie fabryki samochodowej „Ursus";

popołudniu (godz. 17): posiedzenie Międzyklubowego Wydziału Sportowego dla opracowania uchwał Zjazdu, referaty.

III. Dzień 10/XII rano: zbiórka w Klubie, zwiedzenie fabryki Centralnych Warsztatów Samochodowych;

popołudniu: Walne Zebranie dla powzięcia uchwał (m. i. Kalendarz sportowy krajowy);

wieczorem: zakończenie Zjazdu, bankiet.

Referaty natury ogólnej objęli członkowie Komisji Sportowej A. P.:

1) Sprawozdanie z tegorocznego sezonu sportowego oraz projekty na rok przyszły — p. Janusz Regulski;

2) Sprawozdanie administracyjno-organizacyjne — p. Jan Tomicki;

3) Sprawy drogowe — p. Roger hr. Morsztyn.

*

Komisja Sportowa A. P. komunikuje ponadto, że zwiedzanie fabryk samochodowych „Ursus" i C. W. S. udostępnione będzie dla wszystkich członków A. P. Odnośne zgłoszenia przyjmuje Sekretarjat Komisji Sportowej do dnia 6 grudnia b. r.

II.

Komisja Sportowa A. P. na posiedzeniu w dniu 2 listopada b. r. postanowiła, w myśl § 196 Międzynarodowego Regulaminu Sportowego, zawiesić panią Helenę Fromową w prawach zawodniczki oraz kierowczyni aż do odwołania i cofnąć licencje sportowe № 104 i № 125 z roku 1927.

Prezes: (—) *J. Regulski.*

Na posiedzeniu Komisji Balotującej przyjęto następujących nowych członków A. P.:

1. Kazimierz Graf, Lublin — Tatary, skrz. p. 133.
2. Krystyna hr. Pusłowska, Albertyn, pow. Słonimski.
3. Włodzimierz Szomański, Warszawa, ul. Piękna № 10, m. 2.
4. Jerzy Nowicki, Sawejki, p. Siniawka, wojew. Nowogródzkie.
5. Arno Krygier, Dąbrówka, p. Kruszyny, pow. Brodnica.
6. Józef Szymon Meysztowicz. Piecewo, p. Jabłonowo (Pomorze).
7. Mieczysław Rulikowski, Warszawa, Al. Róż 14.
8. Stefan Byszewski, Warszawa, ul. Żórawia 22, m. 20.
9. Wacław Froelich, Warszawa, Pl. Trzech Krzyży № 10.

Członek Korespondent:

10. Fabryka Firanek, Tiulu i Koronek — Szlenkier, Wydżga i Weyer S. A., Warszawa, Dzielna 91.



Małopolski Klub Automobilowy

Lwów, 9, Hotel Krakowski, telefon 3-73, 34-29, 48-48.

Godziny biurowe od godziny 17-ej do 19-ej.

KOMUNIKAT № 10

1. Nowi członkowie M. K. A.

Na zasadzie uchwały Komisji Balotującej zostali przyjęci w poczet członków M. K. A.

JWP. inż. Leon Cieślikowski jako członek zwyczajny.

JWP. inż. Wiktor Hłasko jako członek zwyczajny.

JWP. Dyr. Edward Kreps jako członek nadzwyczajny.

S. A. „Oikos" repr. WP. Dyr. P. Csala jako członek nadzwyczajny.

2. Nadzwyczajne Walne Zgromadzenie M. K. A. w dn. 1/X 1927 r.

a) W dniu 1/X 1927 r. o godz. 7 wiecz. w lokalu klubu odbyło się Nadzwyczajne Walne Zgromadzenie poświęcone sprawie podziału członków. W myśl uchwały tego zgromadzenia członkowie Klubu od dn. 1/X 1927 r. dzielą się na:

1. członków czynnych,
2. „ zwyczajnych,
3. „ honorowych dożywotnich,
4. „ „ czasowych,
5. „ wspierających.

Prócz tego aby umożliwić szerokim warstwom automobilistów korzystanie z udogodnień sekretarjatu klubowego uchwalono, że do klubu przyjmowani być mogą uczestnicy.

Wpisowe członków zwyczajnych zostało podniesione do 500 zł.

Wkładki miesięczne zostały niezmienione.

Uczestnicy przyjmowani są przez 2-ch członków prezydjum i nie potrzebują podpisów 2-ch członków wprowadzających. Uczestnicy korzystają jedynie z sekretarjatu Klubu na równi z członkami Klubu.

Wpisowe uczestników wynosi 50 zł., wkładka 60 zł. rocznie.

b) Nadzwyczajne Walne Zgromadzenie zajmowało się także sprawą lokalu klubowego i wobec aktualności tej kwestji uchwalono zwołać jeszcze jedno Nadzw. Walne Zgr. specjalnie tej sprawie poświęcone. O terminie zebrania zostaną P. T. Członkowie zawiadomieni oddzielnie.

3. Doroczny Zjazd Automobilowy.

W dniach 8, 9 i 10 grudnia b. r. odbędzie się w Warszawie „Doroczny Zjazd Automobilowy“, organizowany przez Automobilklub Polski. W programie Zjazdu jest szereg ciekawych referatów i zwiedzanie fabryk samochodowych. W czasie zwołania Zjazdu odbędzie się posiedzenie Międzyklubowej Komisji Sportowej.

Wydział M. K. A. gorąco zachęca P. T. Członków do wzięcia udziału w Zjeździe.

Zgłoszenia udziału upraszamy nadsyłać pod adresem Sekretarjatu M. K. A. do *20 listopada 1927 r.*

4. Małe odznaki klubowe.

Sekretarjat posiada nowe małe odznaki M. K. A. w cenie 10 zł. sztuka.

5. Likwidacja tryptyków.

Zwracamy uwagę P. T. Członków posiadających tryptyki, że podczas ostatniego wyjazdu z zagranicy do Polski należy w granicznym urzędzie celnym pozostawić kartę 2-go tryptyku i zaznaczyć ostatecznie wwiezienie samochodu do Polski. Niezałatwienie powyższej formalności pociąga za sobą dodatkowe koszta w wysokości *10 zł.*

Prócz powyższego posiadacze książeczek z Przep. Gr. i tryptyków winni, najpóźniej na 14 dni przed terminem ważności, dokumenty te zwrócić do Sekretarjatu Klubu. Każdy dzień przetrzymania dokumentów po upływie terminu ważności pociąga za sobą kary pieniężne zastrzeżone w zobowiązaniu.

6. Przerwy w komunikacji.

Według otrzymanych informacji z Okr. Dyr. Rob. Publ. we Lwowie:

a) Na drodze Lwów — Janów — Krakowiec — Radymno z powodu budowy mostu na Szkle pod Krakowcem, komunikacja w tem miejscu utrudniona (prowizoryczny objazd).

b) Na drodze Radziechów — Kamionka Str. — Zboiska z powodu budowy mostu na Melechówce w Melechowie odcinek drogi na przestrzeni od klm. 62.9 do klm. 65.2 został dla ruchu kołowego zamknięty do dn. 22 grudnia 1927 r. Objazd ze Zboisk drogą przez Laszki-Murowane i dojazd kolejowy w Dublanach.

c) Na drodze wojewódzkiej Tatarów — Worochta — Żabie.

1. Na przestrzeni od klm. 1.9 do klm. 2.2 uszkodzona jezdnia, ruch automobilowy utrudniony.

2. Most w klm. 14.0 na Prucie w Ardżeludży zerwany — ruch automobilowy wstrzymany do 15 listopada b. r.

d) Na drodze wojewódzkiej Nadwórna — Pasieczna — Zielona — Rafajłowa, począwszy od klm. 14 tej drogi wszystkie objekty mostowe i droga w kilkunastu miejscach o łącznej długości 1000 mtr. zupełnie zniszczona — ruch automobilowy zamknięty aż do odwołania.

W Kamionce Wołoskiej na klm. 308 została ukończona budowa mostu i przywrócono normalną komunikację.

7. Przepisy o ruchu ulicznym.

W związku z regulacją ruchu na ulicach Lwowa, zwracamy uwagę na konieczność objeżdżania grzybków na skrzyżowaniach ulic, dokładnego sygnalizowania kierunku jazdy, jeżdżenia z zamkniętym tłumikiem i nieużywania wieczorem na głównych ulicach reflektorów.

Prezes M. K. A.
Lamezan-Salins.
Sekretarz Generalny
Karol Dębicki

SPROSTOWANIE.

Małopolski Klub Automobilowy prosi nas o zaznaczenie, że nazwisko kierowcy polskiego, członka M. K. A., który brał udział w wyścigach na wzniesieniu Semmering, brzmi *Ludomir Cieński*, a nie Gieryński, jak podaliśmy mylnie w № 10 „Auta“.



Krakowski Klub Automobilowy

Kraków, ul. św. Jana 11, telefon 124.

Godziny Sekretarjatu: 10—2 i od 5—7.

KOMUNIKAT

Stosownie do zarządzenia Województwa Krakowskiego z dnia 10/VIII 1927 r. L. BP — 10114/27 wydanego na zasadzie § 32 ust. 5 rozporządzenia Ministerstwa Robót Publicznych i Ministerstwa Spraw Wewnętrznych z dnia 6/VII 1922 r. Dz. U. Rz. P. № 65 poz. 587, zarządza się, aby ze względu na bezpieczeństwo publiczne, szybkość pojazdów mechanicznych t. j. aut osobowych, ciężarowych i motocykli na terenie *m. Myślenic,* a w szczególności w najwięcej zabudowanej dzielnicy miasta t. j. na przestrzeni ul. Sobieskiego, w Rynku, ul. Kościuszki i Niepodległości — wynosiła maks. *10 km.*

Równocześnie zarządza się na tej samej zasadzie prawnej z analogicznych względów ograniczenie szybkości pojazdów mechanicznych na terenie *Suchej,* jako przestrzeni gęsto zabudowanej na drodze państwowej długości około $2\frac{1}{2}$ km. pomiędzy mostem na Skawie, w kierunku Makowa i mostu na potoku wpadającym do Stryszewki w kierunku do Żywca, co udziela się do wiadomości.



Automobilklub Wielkopolski

Poznań, Kantaka 1.

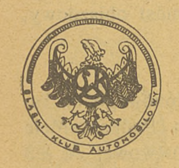
Godziny urzędowania 9 — 18.



Łódzki Klub Automobilowy

Łódź, ul. Piotrkowska 104. Tel. 63-03.

Sekretarjat czynny od godz. 10 do 15.



Śląski Klub Automobilowy

Katowice, Poprzeczna 6, telefon 22-39.

URZĘDOWE

Wydział Powiatowy w Międzychodzie ogłasza, że z dniem 20 października b. r. zamyka się aż do odwołania z powodu budowy mostu ruch komunikacyjny na szosie wojewódzkiej Wronki — Gorzyń na odcinku od stacji 8,9 do 10,00 położonym pomiędzy dworcem Zatomiem i osiedlem Zieloną — Chojną.

Komunikacja obywać się może na drodze bocznej przez las państwowy po stronie gminy Kolno.

Zarząd Drogowy powiatu Łódzkiego podaje do publicznej wiadomości, że z powodu przebudowy jezdni, została przerwana komunikacja na drodze Piotrków — Chojny odcinek Rzgów — Tuszyn na czas od 16 października do 10/XI r. b. Objazd dla wozów ciężarowych, samochodów i autobusów z Łodzi do Piotrkowa przez Pabjanice — Dłutów. Dla ruchu miejscowego od Rzgowa do Tuszyna, dla lekkich wozów droga gminna przez Poddębinę.

Wydział Rady powiatowej w Nadwórnej zawiadamia, że skutkiem ostatnich powodzi zostały uszkodzone drogi w tut. powiecie w ten sposób, że komunikacja automobilowa została utrudnioną względnie zupełnie niemożliwą na następujących przestrzeniach:

1. Na drodze wojewódzkiej Tatarów — Worochta — Żabie.

a) przestrzeń od km. 1,900 do km. 2,200 uszkodzona, ruch automobilowy utrudniony.

b) przestrzeń od km. 5,400 do km. 5,460 droga zerwana, ruch automobilowy zamknięty do 30 b. m.

c) most w km. 14,00 na Prucie w Ardżeludży zerwany, ruch automobilowy wstrzymany do 15/XI.

2. Na drodze wojewódzkiej Nadwórna — Pasieczna — Zielona — Rafajłowa począwszy od km. 14 tej drogi wszystkie objekty mostowe i droga w kilkunastu miejscach o łącznej długości 1000 m. zupełnie zniszczone, ruch automobilowy zamknięty aż do odwołania.

Okręgowa Dyrekcja Robót Publicznych we Lwowie donosi, że ukończono budowę mostu w Kamionce — Wołoskiej na drodze № 9 w km. 308, z dniem 5 października b. r. i przywrócono normalną komunikację.

Starosta powiatu poznańskiego ogłasza, iż powiat poznański uruchomił roboty około odnowienia powłoki tłuczniowej na drodze państwowej „Trakt Poznański № 17" w odcinku Poznań — Ławica, oraz na drodze państwowej Ostrów — Poznań w odcinku Jaryszki. Ukończenie odnośnych robót przewiduje się na 15 listopada 1927 r.

W czasie wykonywania wyżej wymienionych prac nie będzie publiczny ruch komunikacyjny wstrzymany.

Państwowy Zarząd drogowy w Żółkwi donosi, że z powodu rozpoczętej przebudowy mostu na drodze № 9 w km. 343 w Kulikowie w powiecie żółkiewskim nastąpiła przerwa w komunikacji na przeciąg dwóch miesięcy

Objazd umożliwiony przez most prowizoryczny.

Powiatowy Zarząd drogowy w Wołkowysku podaje do wiadomości, że odbudowa żelbetonowego mostu na 2 km. szosy № 3/14 Gorbacze — Słonim została ukończona i most do przeprowadzenia próbnego obciążenia został otwarty do ruchu publicznego w dn. 18 X. r. b.

Powiatowy Zarząd drogowy w Wołkowysku podaje do wiadomości, że odbudowa żelbetonowego przepustu I kl. 1=4,00 mb. na 42 km. szosy państwowej № 3/5 Białystok — Gorbacze pod Werobjami stosownie do sprawozdania tutejszego z dn. 6 VIII 1927 r. № 5564 została całkowicie zakończona i przepust w dniu 28 października został oddany do użytku publicznego.

Powiatowy Zarząd Drogowy w Wołkowysku podaje do wiadomości, że w dniu 26 października r. b. przystąpiono do budowy żelbetonowego przepustu I kl. 1 = 4.00 mb. na 39 klm. szosy № 3/5 pod Grzybowcami.

Ruch został skierowany na prawą stronę szosy bez budowy mostu objazdowego.

Projektowany termin zakończenia robót — 15 listopada.

Powiatowy Zarząd Drogowy w Wołkowysku podaje do wiadomości, że odbudowa żelbetonowego mostu I kl. 1 = 12.60 mb. na 61 kl. szosy państwowej № 3/5 Białystok — Gorbacze pod Gorbaczami została ukończona i most w dniu 27 października został otwarty dla komunikacji ze skasowaniem prowizorycznego objazdu.

Powiatowy Zarząd Drogowy w Wołkowysku podaje do wiadomości, że odbudowa mostu żelbetonowego I kl. 1 = 12.60 mb. na 60 klm. szosy państwowej № 3/5 Białystok — Gorbacze pod Jatowtami została ukończona, za wyjątkiem drobnego uporządkowania terenu robót i zabrukowania stożków.

Most w dniu 31 października został otwarty dla komunikacji.

Jednocześnie została ukończona odbudowa żelbetonowego przepustu III kl. 1 = 4.00 na drodze zjazdowej na 59 klm. tejże szosy do wsi Jatowtów z oddaniem objektu do użytku publicznego.

Państwowy Zarząd Drogowy w Tarnopolu zawiadamia, że na 22 klm. drogi państwowej № 8/5, Tarnopol — Dworzyska, jest w trakcie budowa mostu żelbetonowego i z tego powodu ruch pojazdów odbywa się drogą objazdową oraz przez most objazdowy, w wymienionym powyżej kilometrze.

Z powodu budowy mostu żelbetonowego na kanale rządowym na pograniczu gmin Podliski - Małe i Żydatycze na 57.3 klm. drogi państwowej № 8/3 Radziechów — Zboiska odbywać się będzie przez przeciąg około 6 miesięcy komunikacja kołowa przez obok wykonany objazd i most tymczasowy.

Przewóz ciężarów dozwolony do 4.000 kg.



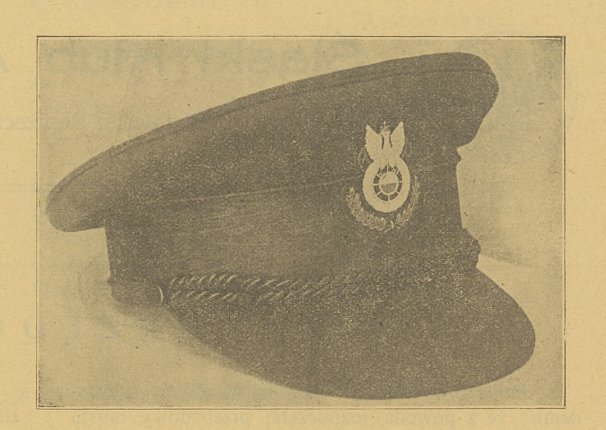
Automobilklub Polski

Sekretarjat czynny od godz. 10 do 4 pp. — Tel. 135-86.

KOMUNIKATY.

Nowy model czapki klubowej.

Komitet Automobilklubu Polski biorąc pod uwagę, że dotychczasowa czapka klubowa okazała się w użyciu niewygodną, zatwierdził nowy model czapki, której fotografję obok podajemy.



Czapka wykonana jest całkowicie t. j. wraz z daszkiem z sukna granatowego, na lato może być nakładane białe denko.

Znak klubowy do umieszczenia na czapce jest wyhaftowany, — można go nabyć w Sekretarjacie Klubu po cenie Zł. 7.50 za sztukę.

Czapkę można nabyć, względnie obstalować w firmie M. R. Cieszkowski, Nowy Świat 54, Warszawa, za okazaniem legitymacji członkowskiej.

Wprowadzając nową czapkę Komitet A. P. zwraca się z gorącym apelem do PP. Członków, aby z początkiem przyszłego sezonu nowy już model czapki i znaczka wyłącznie używali.



Małopolski Klub Automobilowy

Lwów, 9, Hotel Krakowski, telefon 3-73, 34-29, 48-48.

Godziny biurowe od godziny 17-ej do 19-ej.



Automobilklub Wielkopolski

Poznań, Kantaka 1.

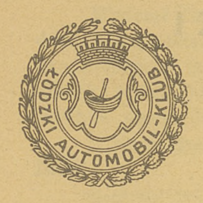
Godziny urzędowania 9 — 18.



Krakowski Klub Automobilowy

Kraków, ul. św. Jana 11, telefon 124.

Godziny Sekretarjatu: 10—2 i od 5—7.



Łódzki Automobil-klub

Łódź, ul. Piotrkowska 104. Tel. 63-03.

Sekretarjat czynny od godz. 10 do 15.



Śląski Klub Automobilowy

Katowice, Poprzeczna 6, telefon 22-39.

URZĘDOWE

Państwowy Zarząd drogowy w Żółkwi zawiadamia, że z powodu rozpoczętej przebudowy mostu na drodze № 9/6, w klm. 55 w Zapałowie powiat Lubaczów nastąpiła przerwa w komunikacji na przeciąg 2 miesięcy. Objazd umożliwiony drogą objazdową.

Powiatowy Zarząd drogowy w Wołkowysku podaje do wiadomości, że odbudowa żelbetonowego przepustu 1 = 1.00 m. pod Izabelinem na drodze woj. Wołkowysk—Podorosk—Prużana z braku wpływów podatków drogowych w porze stosownej nie mogła być wykonana i została odłożona do sezonu budowlanego 1928 r.

Ponieważ przepust na miejscu budowy projektowanej nie istnieje — dotychczasowa sytuacja pozostaje bez zmiany.

Powiatowy Zarząd drogowy w Wołkowysku podaje do wiadomości, że odbudowa drewnianego mostu II kl. 1 = 13.00 m. b. przez rz. Świsłocz pod Gryckami na państwowej drodze gruntowej № 3/8 została zakończona i most w dniu 15. XI. r. b. został oddany do użytku publicznego.

Powiatowy Zarząd drogowy w Wołkowysku podaje do wiadomości, że odbudowa żelbetonowego przepustu I kl. 1 = 3.60 — 4.00 m. b. na bagnie na odcinku Werusin w Hołyszki drogi wojew. Wołkowysk—Podorosk—Prużana została zakończona.

Roboty betonowe w dn. 13. XI. r. b. i roboty ziemne w dn. 14. XI. r. b., a 15. XI. most został oddany do użytku publicznego.

Powiatowy Zarząd drogowy w Wołkowysku podaje do wiadomości, że z powodu braku funduszów w porze odpowiedniej na bagnisku pod Prazdnikami na drodze powiatowej Świsłocz—Łysków została zakończona tylko grobla, a odbudowa żelbet. przepustu przenosi się na 1928 rok.

Ponieważ odwodnienie drogi wymagało przekopania poprzecznego jezdni — w tym miejscu ma być niebawem odbudowany lekkiego typu prowizoryczny most drewniany.

Powiatowy Zarząd drogowy w Wołkowysku podaje do wiadomości, że odbudowa żelbetonowego przepustu I kl. 1 = 3.60 — 4.00 m. b. na 39 klm. szosy № 3/5 Białystok—Gorbacze pod Grzybowcami została ukończona i przepust w dniu 18. XI. r. b. został oddany do użytku publicznego ze skasowaniem objazdu i usunięciem samochodowych znaków ostrzegawczych.

Przewodniczący Wydziału Powiatowego w Śremie ogłasza, że wskutek nastania mrozów zostały na szosie państwowej Ostrów—Poznań № 16/3 roboty walcowe nowej powłoki szosowej na długości ca. 300 m. pod m. Kórnikiem przerwane. Komunikacja staje się przeto utrudnioną.

Dokończenie tychże robót nastąpi przy nastaniu odwilży powietrza.

Wykaz fabrycznie nowych samochodów, zarejestrowanych w Warszawskim Urzędzie Wojewódzkim od 1/I do 1/XI 1927 r.

Samochody osobowe:

1. Berliet	4
2. Ford	117
3. Fiat	59
4. Panhard Levassor	1
5. Chevrolet	16
6. Aga	1
7. Flint	1
8. Dodge	3
9. Buick	10
10. Tatra	19
11. Alfa Romeo	2
12. Chrysler	12
13. Citroën	13
14. Austro-Daimler	6
15. Renault	1
16. Apollo	1
17. Laurin & Klement	1
18. Ansaldo	1
19. Peugeot	3
20. Hotschkiss	6
21. Itala	1
22. Moon	1
23. O. M.	2
24. Studebaker	1
25. Oakland	2
26. Delage	1
27. Essex	1
28. Steyr	2
29. Donnet Zedel	2
30. Mathis	1
31. Protos	2
32. Minerva	2
33. Humpobil	1
34. Eskine	1
35. Lancia	2
36. Whippet Overland	2

Samochody ciężarowe:

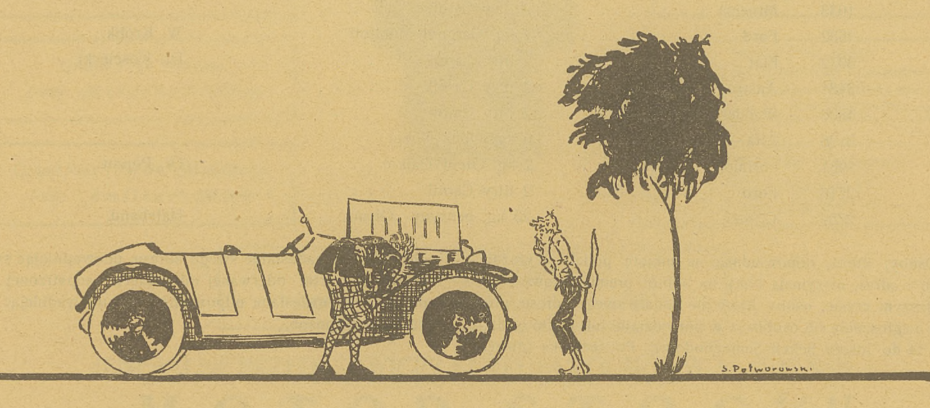
Ford	23
Chevrolet	4
Fiat	1
N. A. G.	1
Renault	1
Benz Gagenau	1
Packard	1
Clydesdalle	1
Studebaker	1
Pierce Arrow	1
Talbot	1
Horh	1
Peerless	1

Autobusy:

Berliet	4
Ford	53
Panhard Levassor	1
Chevrolet	40
Latil	2
GMC	1
N. A. G.	1
Unic	2
Laurin & Klement	2
Mors	1

Spis samochodów, zarejestrowanych w miesiącu październiku w Warszawie.

Citroën	7	Renault	10	Unic	4	Lincoln	1
Ford	20	Hotchkiss	1	Buick	1	Chrysler	1
Steyr	1	Minerva	2	Oakland	1	Opel	1
Fiat	6	Chevrolet	17	Pontiac	2	Dodge	1
Tatra	4	On	1	Austro-Daimler	3	Morris	4
Skoda	2	Peugeot	5	Delage	1	Talbot	1



Komunikat Sekcji Samochodowej Koła Mechaników Stud. Polit. Warsz.

Dnia 7 listopada w obecności p. Inż. R. Morsztyna, przedstawiciela Automobilklubu Polskiego, p. kapitana Józefa Sawczyka, przedstawiciela Szofera Polskiego, oraz S. Łubieńskiego, S. Czernielewskiego, S. Umiechowskiego, W. Ludry, członków zarządu Sekcji Samochodowej Koła Mechaników Studentów Politechniki Warsz., odbyło się losowanie premji za nadesłanie odpowiedzi na ankietę samochodową, rozesłaną przez sekcję samochodową i wygrane padły na następujące numery:

№ ankiety:	Marka samochodu:	Wygrane:	Nazwisko:
753	Adler	15 kg. benzyny f. „Karpaty"	Dr. Mieszkowski.
741	Buick	Całorocz. pren. Przegl. Sam. i Motocykl.	Meysztowicz.
3477	Buick	25 kg. benzyny f. „Oleum"	
3478	Tatra	2 kg. Gargoyl Mobiloil	Gebethner.
5599	Ford	2 kg. Gargoyl Mobiloil	
3992	S. A. R. A.	2 litry Caroil f. „Oleum"	
5893	Ford	2 kg. Galkar f. „Karpaty"	Tuszyński i Erlich inż.
5276	Indian (motocykl)	2 kg. Galkar	Kulesza.
3904	Citroën	2 kg. Gargoyl Mobiloil	Dr. Majewski.
2035	Fiat	25 kg. benzyny f. „Oleum"	Wyżykowski.
1129	B. S. A. (motocykl)	2 litry Caroil	
3649	Magirus	5 pudełek tutek „Emos"	
2757	Austro - Daimler	2 kg. Galkar	Min. Pracy i Opieki.
4698	Puch	5 pudełek „Emos"	
2241	Packard	2 kg. Galkar	Państwowe Zakł. Graf.
4728	Panhard - Levassor	2 litry Caroil	
4187	Fiat	2 kg. Galkar	Ign. Czałczyński.
3113	De Diou Bonton	5 kg. Oleju Nobel	Miejskie Zakł. Sanit.
4267	Austro — Daimler	2 kg. Galkar	
4264	Ford	2 kg. Gargoyl Mobiloil	P. Idzikiewicz.
2294	Harley - Davidson	2 litry Caroil	
2567	Tatra	Całorocz. pren. Przegl. Sam. i Motocykl.	
3380	Laurin Clement	2 kg. Galkar	Schiele.
5304	Laurin Clement	25 kg. benzyny Oleum	Państwowe Zakł. Graf.
5187	Dodge	2 kg. Galkar	
1168	Indian	15 kg. beuzyny f. „Karpaty"	J. Bużycki.
2873	Ford	2 litry Caroil	
4451	Ford	2 kg. Galkar	Kasprzycki.
1033	Minerra	2 litry Caroil	
3682	Ford	2 kg. Gargoyl Mobiloil	W. Królik.
3072	Fiat	2 litry Caroil	Dr. Kościński.
3431	Austro - Daimler	2 litry Caroil	
4806	Wanderer (motocykl)	2 litry Caroil	
3196	Alfa — Romeo	5 kg. Oleju Nobel	
3961	Lorraine - Dietrich	2 kg. Oleju Galkor	Dr. Popow.
2716	Ford	2 litry Caroil	
2759	Citroën	25 kg. benzyny „Oleum"	Haleband.

Osoby, które, odpowiadając na ankietę podały wyraźnie nazwisko i adres, otrzymają bony na odbiór premji listownie już w najbliższym czasie, osoby, które nie podały swego adresu, proszone są o zgłoszenie się osobiście w poniedziałki lub piątki godzina 13 — 14 do lokalu Sekcji Samochodowej, Politechnika (gmach główny) lub nadesłanie swego adresu, udowadniając swoje prawa zapomocą kartki oderwanej od ankiety zaopatrzonej w ten sam numer, co i nadesłana odpowiedź, lub udowadniając w jakikolwiek inny sposób.



to opona, której z pośród
wszystkich najwięcej zaufać można.